



*Sources de l'Orne*  
communauté de communes

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES  
SOURCES DE L'ORNE

## ANNEXES

**Étude de dérogation à la loi Barnier**

**Parc d'activités du Pays de Sées**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire du 15 février 2024  
arrêtant le PLUi

### **3 : DOSSIER L111.1.4 VISANT A REGLEMENTER LES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DANS LES ESPACES BORDANT LES AUTOROUTES A 28 ET A 88, ET A LA RD 438 :**

Le site du projet est bordé par trois axes routiers (2 autoroutes et 1 voie départementale) classés comme voies à grandes circulations et générant des dispositions réglementaires automatiques de retrait des constructions et installations par rapport à l'axe de ces voies.

Un aménagement des dispositions de retrait demeure envisageable sous condition d'une réflexion sur les conditions d'aménagement de la zone au regard de la prise en compte de cinq critères d'analyse :

- les nuisances engendrées par les voies à grande circulation,
- la sécurité des personnes,
- la qualité architecturale des programmes développés sur la zone,
- la qualité urbaine de la zone à aménager,
- la qualité paysagère du projet proposé.

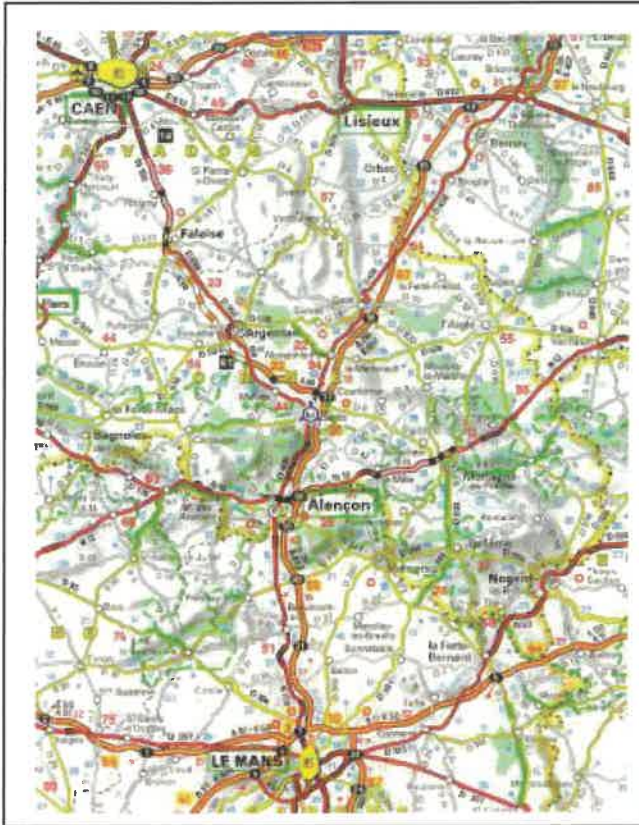
Le présent dossier s'attache à traduire les éléments de réflexion sur les conditions de mise en oeuvre du projet concernant le site

#### **La méthodologie se développera en 4 points :**

- 1 : descriptions sommaires, état des lieux et bilan
- 2 : présentation et justification du projet
- 3 : analyse du projet et de son impact au regard des 5 critères retenus
- 4 : propositions de zonage et de règlement

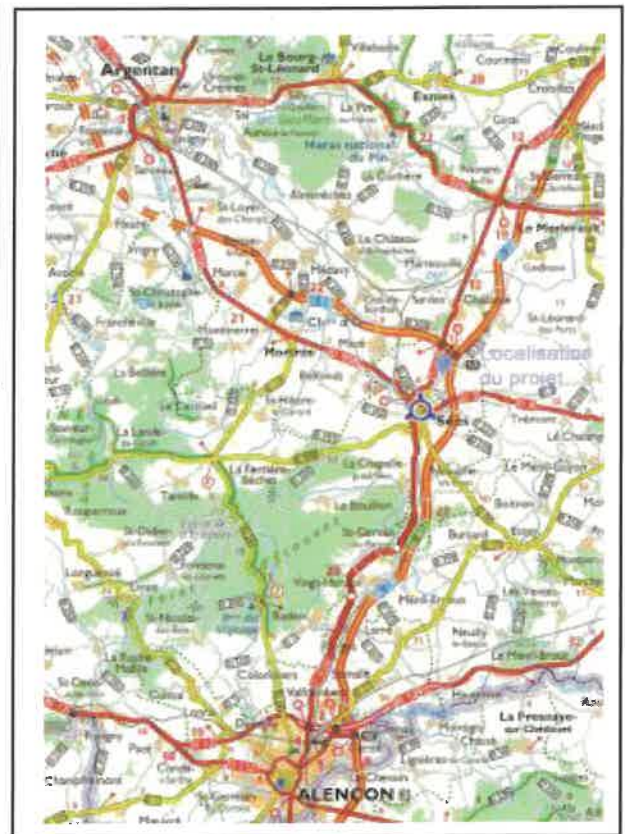
### 3.1. Descriptions sommaires : état des lieux et bilan,

#### 3.1.1 Localisation du site :



La commune de Sées se trouve à mi distance entre les agglomérations de Caen et du Mans, et à 20 km au nord d'Alençon.

Le site du projet se trouve au croisement de l'A88 (Sées - Argentan - Caen) et l'A28 (Le Mans - Sées - Rouen).



Le périmètre de l'opération s'étend sur un secteur agricole de 62 ha, au sud-ouest de l'échangeur entre les deux autoroutes. Il est bordé à l'ouest par la RD 438 dont le tracé longe l'A 28.

La conservation de marges inconstructibles de 100 m depuis les axes des voies à grande circulation grève une vaste surface destinée au projet de Zone d'Activités mixtes (cf photo aérienne ci-dessous).

Pour plus de clarté dans les propos, la séparation entre les deux autoroutes est définie au niveau de l'échangeur (cf plan) et non au niveau du péage.



**3.1.2 : Etat des lieux en regard des critères :****\* Nuisances générées :**

L'arrêté préfectoral de classement des voies bruyantes dans l'Orne en date du 16 septembre 2005 désigne les voies bordant le site d'étude dans les catégories suivantes :

L'A28 est classée en catégorie 2 (trafic moyen de 14 220 véhicules/jour sur le tronçon de Sées) :

- Zone affectée par le bruit : 250 m de part et d'autre de la voie.

L'A 88 est classée en catégorie 3 (trafic moyen de 6 800 véhicules/jour sur le tronçon de Sées) :

- Zone affectée par le bruit : 100 m de part et d'autre de la voie

**Incidences réglementaires :**

Les dispositions sur l'isolation acoustique concernent les futures constructions et les extensions de bâtiments existants prévues dans des secteurs bruyants.

Ces dispositions s'appliquent aux :

- bâtiments d'habitation,
- établissements d'enseignement,
- bâtiments de santé, de soins et d'action sociale,
- bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Ne sont pas concernés :

- les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux,
- les ateliers bruyants et locaux sportifs.

**\* Sécurité des personnes :**

On peut aujourd'hui distinguer deux problématiques particulières :

- **le long des autoroutes au nord et à l'est** : ces espaces sont très sécurisés puisque l'ensemble des emprises foncières des deux autoroutes sont bordées par des clôtures de sécurité.

- **le long de la Rd 438**, l'accès aux terres agricoles actuelles est relativement aisé (absence de clôtures). **Un piquage au nord** est conservé depuis le giratoire en direction de la future zone d'activité



**\* qualité architecturale / qualité urbaine :**

Aucune construction ne se trouve implantée sur le site du projet. Dans sa périphérie immédiate, seuls les bâtiments de l'aire de péage autoroutier au nord et un ancien corps de ferme au sud constitue des espaces urbanisés.

**\* qualité des paysages :**

L'analyse du site désigne une seule entité paysagère (plaine agricole).

Cet espace agricole est très ouvert avec des vues lointaines, peu de haies, donc de nombreuses covisibilités avec les riverains. La ligne de crête au centre accroît ces échanges visuels.



**Analyse de la sensibilité paysagère depuis les principaux axes routiers : l'A28, A88 et la RD438 :****• Vues depuis la RD 438 sens SEES -CHAILLOUE**

- Une perception partielle et segmentée du site induite par :
  - Les lignes de crêtes,
  - Les lignes de haies.
- Les secteurs vus :
  - Le secteur 4 :  
Secteur ouvert de culture céréalière,  
Versant ascendant du sud vers le nord limité en partie haute par une ligne de crête sans structuration végétale  
Secteur bordé de l'autre côté de la voie par un verger associé au lieu-dit le Buhot
  - Le secteur 3 :  
Secteur ouvert de culture céréalière,  
Versant ascendant du nord-est vers le sud-ouest limité en partie haute par une ligne de crête sans structuration végétale et en rive nord par une haie.  
Perception du pont autoroutier
  - Le secteur 1 :  
Secteur ouvert en partie nord sur le giratoire,  
Cloisonnement bocager limitant la perception des autres secteurs en périphérie du site  
Vues sur le péage de l'autoroute,  
Vues sur le bourg de Chailloué ( clocher, toitures, masses arborées),  
Vues sur le pont autoroutier,  
Limites visuelles lointaines : les versants boisés des lignes de crêtes
  - Les vues depuis la RD 438 :  
Vues latérales vers l'ouest :  
Paysages agricoles semi-ouvert,  
Présence limitée d'implantations bâties à caractère agricole.



**Vues depuis la RD 438 sens CHAILLOUES-SEES**

- Une perception tardive et segmentée du site induite par :
  - Le pont autoroutier,
  - Les lignes de crêtes,
  - Les lignes de haies.
- Les secteurs vus :
  - Le secteur 1 :  
Secteur partiellement fermé connecté au giratoire,  
Ouverture latérale sur le péage de l'autoroute,  
Forte concurrence visuelle de la vue axée de la RD  
Limites visuelles lointaines : les versants boisés des lignes de crêtes



- Le secteur 3 :  
Secteur ouvert de culture céréalière,  
Versant ascendant du nord-est vers le sud-ouest limité en partie haute par une ligne de crête sans structuration végétale
- Le secteur 4 :  
Découverte tardive du fait de la ligne de crête,  
Secteur ouvert de culture céréalière,  
Versant ascendant du sud vers le nord limité en partie haute par une ligne de crête sans structuration végétale  
Secteur bordé de l'autre côté de la voie par un verger associé au lieu-dit le Buhot,  
concurrence visuelle de la vue axée de la RD  
Limites visuelles lointaines : les versants boisés des lignes de crêtes avec en pied la ville de SEES et ses monuments historiques (cathédrale).



**• Vues depuis l'A 28 sens Rouen-le Mans**

Cette analyse nécessite d'étudier un tronçon relativement long (1.5 km) pour évaluer les impacts visuels proches mais aussi lointains.

On peut ainsi distinguer 3 séquences successives, après avoir franchi la Rd 738.



**- séquence 1** (entre 1300 et 600 mètres en amont de l'échangeur) :

A 1.1 km au nord de l'échangeur autoroutier, la zone de la ZAC est totalement invisible. En s'approchant, on aperçoit le toit du bâtiment de stockage lié au péage, qui se détache sur la ligne de crête du fait de sa couleur blanche.



Photo 1



Photo 2

**- séquence 2** (depuis 600 m en amont de l'échangeur):

En s'approchant de l'échangeur, une haie bocagère longeant l'autoroute cache l'aire de péage et le nord de la zone. Le reste du site de la ZAC est totalement masqué par les terre-pleins accompagnant le franchissement de l'autoroute.



- **séquence 3** (en aval immédiat de l'échangeur):



- Photo 5 : En amont immédiat de l'échangeur, les accotements de part et d'autres du pont masquent la zone de la ZAC. Seuls les boisements à l'extrême sud sont perceptibles au travers de la fenêtre visuelle du pont.



- Photo 6 : En passant sous le pont, seuls les terrains qui bordent l'autoroute (secteur 2) en remontant vers le triangle sud de la zone (secteur 5) sont visible, au dessus de la bretelle descendant du pont.



- Photo 7 : Sur une distance très courte (120 m ), l'autoroute se trouve en léger surplomb du site de la ZAC. L'absence d'accompagnement végétal en bordure de l'autoroute offre une vue assez lointaine (on repère les boisements situés derrière la ferme au sud-ouest de la ZAC). Ces vues peuvent facilement être masquées par des plantations de haies en limite de la ZAC, du fait de la faible pente.



- Photo 8 : En continuant sur l'A28, on arrive rapidement sur une portion où l'autoroute se trouve en décaissé, les vues sur la zone disparaissent donc très rapidement.



- A noter que depuis les secteurs 3 et 5, la perception visuelle sur l'autoroute est très réduite et devient nulle sur la partie haute, masquée par le talus



• **Vues depuis l'A 28 sens le Mans - Rouen**

- Aucune perception du site :
  - Fort talus à l'ouest de la voie en décaissée par rapport au TN du site.



**Vues depuis l'A 88 sens Alençon- Argentan (en sortie de l'autoroute A 28 depuis le pont menant au péage) :**

- Les secteurs vus :
  - Le secteur 2 :  
Vue plongeante du site limité par une haie  
Secteur ouvert de culture céréalière,  
Versant ascendant du nord-est vers le sud-ouest limité en partie haute par une ligne de crête avec structuration végétale partielle
  - Le secteur 1 :  
Secteur bocager peu perceptible limité par une haie au premier plan et une topographie très plane,
  - Le secteur 5 :  
Très peu visible (cf photo prise depuis le pont)



• **Vues depuis l'A 88 sens Argentan-Alençon (en entrée sur l'autoroute A 28 aux abords du péage) :**

- Vue en deux séquences :
- Les secteurs vus :
  - Le secteur 1 :  
Secteur bocager peu perceptible limité par une haie au premier plan et une topographie très plane
  - Le secteur 2 :  
Découverte tardive du site limité par une haie  
Secteur ouvert de culture céréalière,  
Versant ascendant du nord-est vers le sud-ouest limité en partie haute par une ligne de crête avec structuration végétale partielle







### 3.2. Présentation et justification du projet :

Le projet d'aménagement de la zone a été étudié dans le cadre d'une **procédure de Zone d'Aménagement Concertée**, il s'est donc élaboré en deux étapes distinctes.

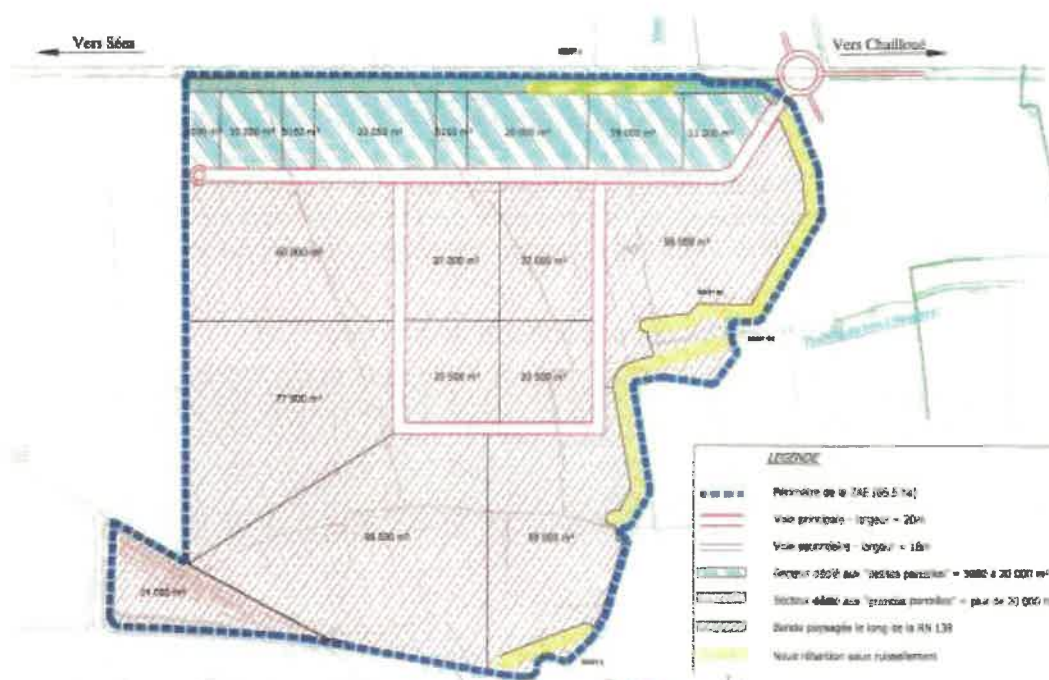
- **phase de création** : élaboration d'un projet schématique permettant de retenir un programme global de construction et de définir un périmètre opérationnel.
- **phase de réalisation** : définition plus précise du projet, notamment sur la localisation et la nature des équipements collectifs à réaliser, mais aussi sur la mesure des incidences du projet sur l'environnement.

Un résumé des éléments de projet contenus dans ces deux dossier permet d'exposer le plan de composition du projet, puis d'expliquer ses évolutions par rapport au schéma initial.

#### 3.2.1. Rappel du schéma de composition inscrit dans le dossier de création :

**Le parti d'aménagement a été défini en fonction des incidences sur la trame viaire structurant l'environnement immédiat.**

#### - Structuration par rapport aux axes routiers :



- RD 438 : future entrée principale de la ville. Traitement paysager fort (unicité de traitement le long des 950 ml longeant la zone d'activité, recul de l'espace constructible, reprise du thème paysager du verger).
- l'A28 : tronçon en décaissé par rapport à la zone qui empêche toute vue proche sur le site.
- l'A88 et la gare de péage : en contrebas par rapport au site, nombreuses covisibilités.
  - mesure compensatoire : reconstitution du paysage bocager (haies est-ouest), réflexion sur l'implantation altimétrique des bâtiments.

#### - Accessibilité :

Prévoir la réalisation de l'entrée principale du parc sur le giratoire d'accès de l'A 88 avec une placette de retournement sur la zone. Desserte interne depuis une voie parallèle à la RD 438.

#### - Topographie :

Faible déclivité (maximum 2%), ligne de crête d'orientation Est-Ouest qui expose le projet au grand paysage.

### - Définition du programme :

Deux typologies de parcelles distinctes :

- petites et moyennes surfaces (5 000 / 20 000 m<sup>2</sup>) (8 ha le long de la Rd 438) à l'ouest du site
- grandes surfaces (50 ha au total) à l'est du site.

Possibilité d'aménagement d'un site d'accueil et d'information touristique à proximité de l'échangeur. Implantation possible sur la façade ouest de services tels hôtels, restaurants, etc...

### - principes d'aménagement liés à l'étude L 111-1-4 :

① Mesures d'accompagnement paysager le long de la RD 438

*" Le paysage environnement du futur Parc d'Activités est fortement marqué par les cultures et le bocage. Ainsi, il a été décidé de soigner la future entrée de ville de Sées par **un traitement paysager structuré en bordure de la RD 438 portant sur la thématique du verger**.*

*Il est prévu de créer une unicité de traitement le long des 950 ml jouxtant la RD 438 par la plantation de haies de pommiers, sur une bande de 8 mètres de profondeur perpendiculairement à la RD de façon à préserver en façade la visibilité des entreprises.*

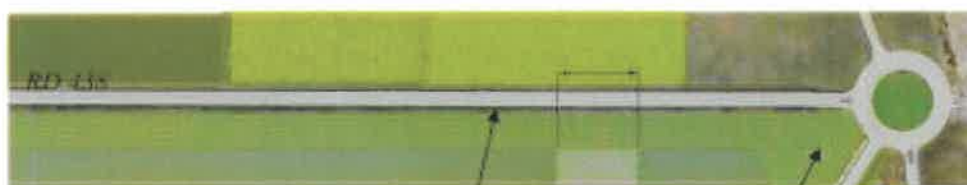
*Ces plantations feront écho au verger existant de l'autre coté de la RD 438, situé en co-visibilité avec la ZAC.*

*A la sortie de l' A 88, l'entrée de la ZAC sera marquée par une porte verte par le même type de plantations.*

*Le parti d'aménagement réside également dans le maintien et le renforcement des haies.*

*Aussi, la haie basse qui accompagne la RD 438 sera maintenue et renforcée afin de canaliser les vues sur la route et d'atténuer la visibilité sur les premiers plans des bâtiments."*

Schéma de principe du parti d'aménagement paysager de la ZAC en bordure de RD 438.



- Maintien de la haie  
- Plantation d'une haie de pommiers

Aménagement paysager de l'entrée de la zone au droit du giratoire



Exemple d'un type de paysage avec des plantations de pommiers fleurs

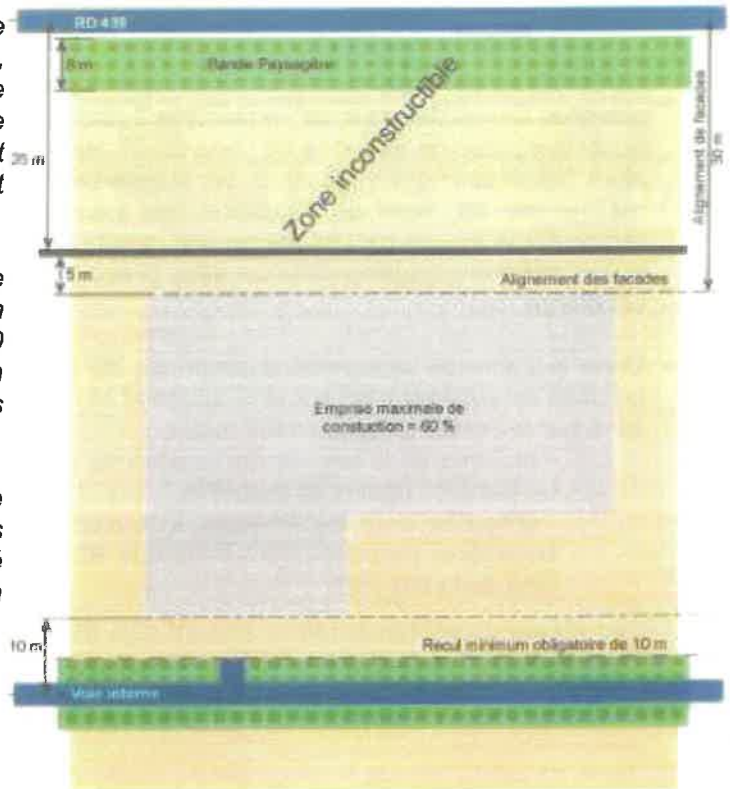


② Principes réglementaires d'aménagement sur les parcelles privées :

*“Parallèlement à la création de cette bande paysagère, des contraintes réglementaires, ont été définies et traduites dans le cadre du règlement de POS proposé, afin de doter la ZAC d'une qualité urbaine et architecturale cohérente avec un projet d'entrée de Ville.*

*Ainsi, les entreprises s'installant en façade de la RD 438 devront respecter un alignement de façade, avec un recul de 30 mètres par rapport à l'axe de la RD438, afin de créer une homogénéité des constructions en entrée de ville.*

*Est laissé la possibilité d'aménager une bande de 5 mètres au devant des façades le long de la RD, la zone d'inconstructibilité étant de 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 438”.*



**\* Gestion des eaux pluviales :  
aménagement de noues sur la partie est du site**



La phase de réalisation a permis de tester les principes affichés dans le dossier de création puis retranscrit dans le PLU lors de la mise en compatibilité de ce dernier. Les principes d'aménagement n'ont pas pu être intégralement respectés pour des raisons techniques.

Le principe de créer une bande totale de 25 mètres inconstructible qui intègre une bande plantée de 8 mètres de large puis une zone inconstructible de 17m, et dans laquelle on gère les eaux pluviales issues du projet est impossible à réaliser. En effet, les volumes à stocker sont tels que la quasi intégralité de la bande de recul de 25 mètres est occupée par les bassins de rétention. Il est alors techniquement impossible de réaliser les plantations prévues. Le projet prévoit ainsi de réaliser des ouvrages de régulation des eaux pluviales paysagers le long de la Rd 438, et de repousser la marge d'implantation des constructions à 50 m environ du bord de la voie. La règle initiale est donc modifiée dans un sens plus contraignant (l'espace paysager le long de la RD 438 est élargi) .

Dans le cadre de la version approfondie du projet (dossier de réalisation de ZAC), il est donc proposé de paysager les bassins tampons et de travailler sur le paysagement de la façade de la zone par la combinaison de deux règles :

- maîtrise de la largeur de façade des parcelles en définissant un seuil minimum de 3500 m<sup>2</sup> pour les nouvelles parcelles.
- obligation pour les entreprises de planter en limite séparative afin de créer des chambres bocagères perpendiculairement à la RD 438, ce qui compense l'impossibilité de planter le long de la RD 438.

**Ces éléments réglementaires** avaient déjà été intégrés lors de la première révision simplifiée du PLU, **ils sont donc conservés dans le nouveau règlement du PLU révisé.**

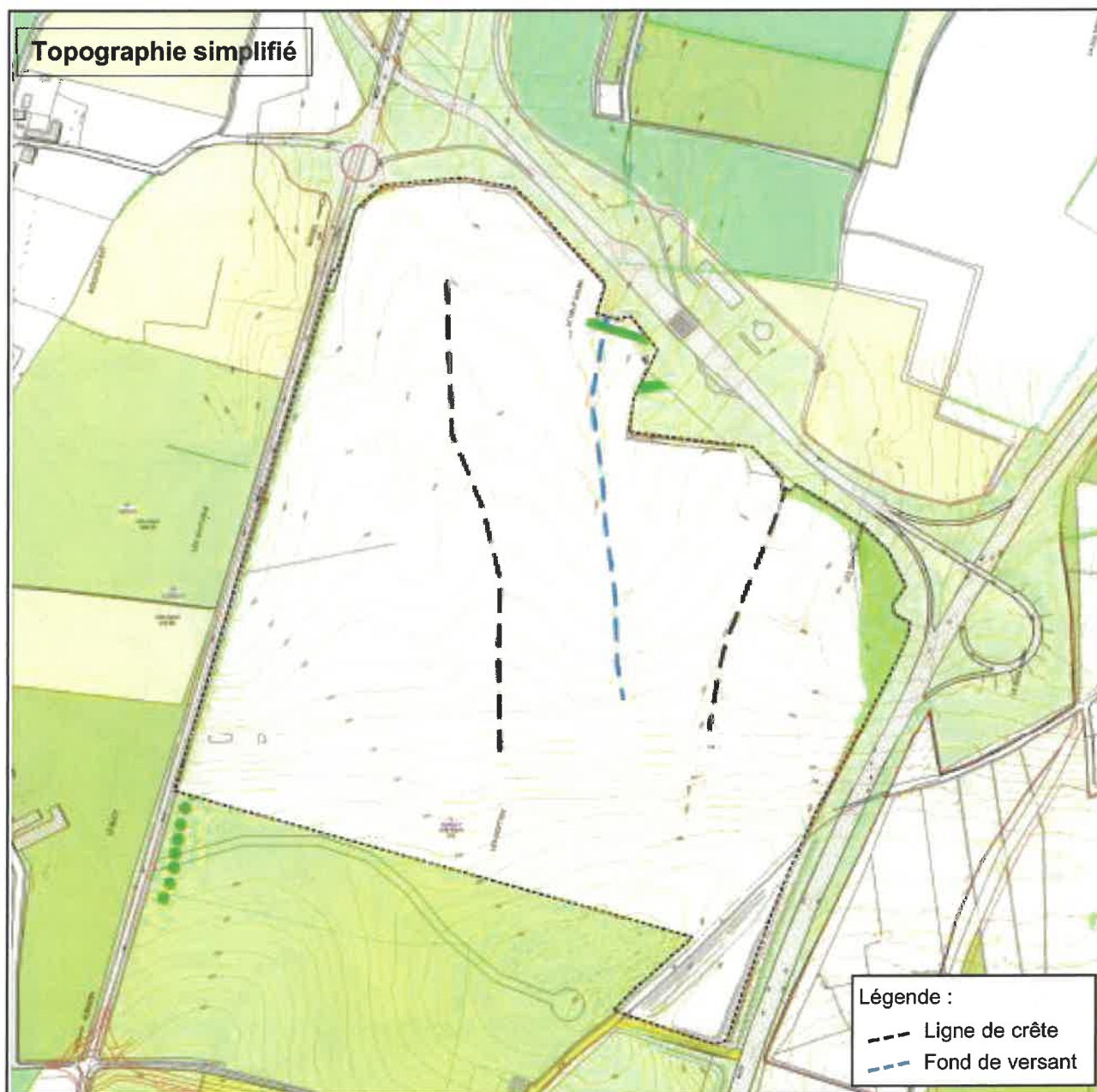
### 3.2.2. Présentation des évolutions du projet définies dans la phase de réalisation :

#### 1) Un projet atypique (bâtiments logistiques de grandes superficie) qui s'adapte à la topographie :

Le projet initial s'appuie sur une trame routière interne assez sommaire, l'étude d'impact attribuant au site "une faible déclivité, (pente maximale de l'ordre de 2%), les pentes variant de 208 à 223 m NGF".

Cette topographie relativement douce peut devenir une véritable contrainte lorsqu'il s'agit d'implanter des bâtiments qui peuvent mesurer 150-200 mètres de long, sur des plateaux très étendus.

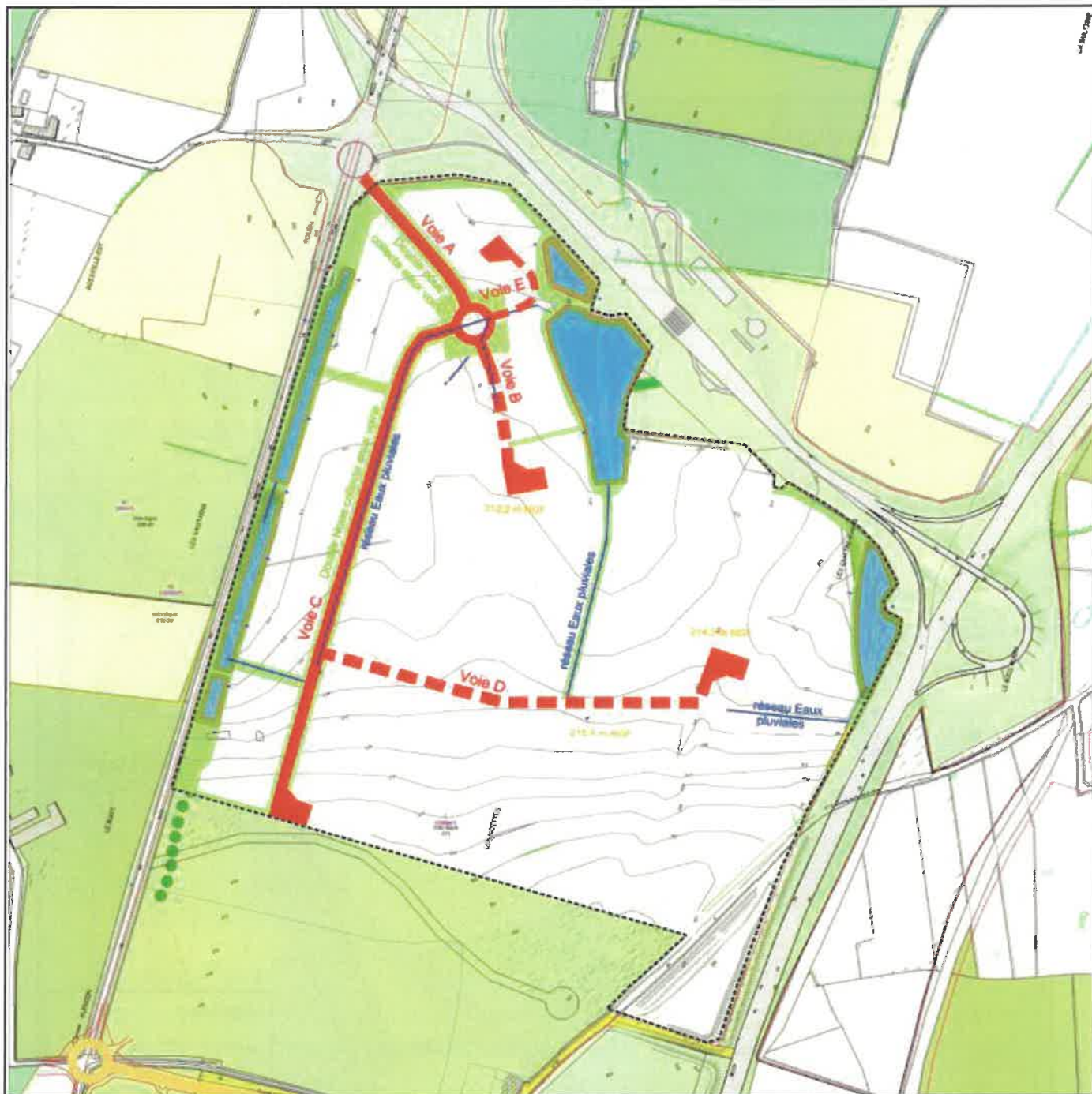
Une analyse plus fine de la topographie permet de localiser deux lignes de crêtes nord-sud et un thalweg central (cf plan ci-dessous).



La topographie a une incidence sur la localisation des voies et la gestion des eaux pluviales :

- **localisation des voies** : le projet respecte le principe énoncé dans le dossier de création : une desserte principale depuis le giratoire d'accès à l'autoroute (voie A), puis un giratoire interne à la zone desservant la façade de la zone située le long de la Rd 438 (voie C), et des voies desservant la zone de logistique interne à la zone (voies B et D). Ces deux dernières voies ainsi que la voie E sont en tranche optionnelle dans le projet, et seront adaptées au type d'entreprises qui s'installera et donc à la taille du parcellaire induit.

- **gestion des eaux pluviales** : trois sites sont retenus pour réaliser des bassins tampons régulant les eaux pluviales avant rejet au milieu récepteur. Ces bassins sont alimentés par des réseaux souterrains pour les eaux pluviales provenant des parcelles privées, et par des noues pour les eaux de voiries. Ces noues permettent d'assurer une gestion aérienne des eaux pluviales, et de composer un traitement paysager qualitatif des espaces publics.

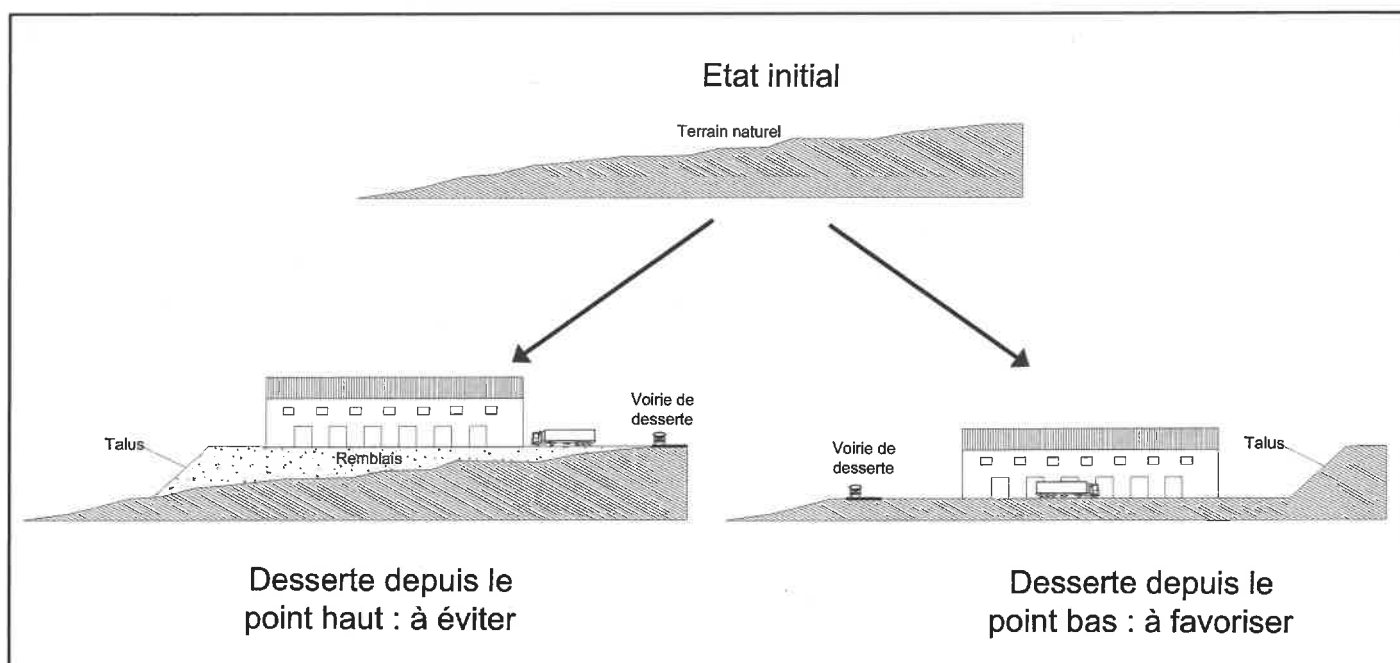


Le tracé précis des voies a été défini pour répondre à deux contraintes :

- **suivre au plus près la pente naturelle du terrain** : ceci limite la réalisation de déblais-remblais et facilite la desserte des futurs lots depuis la voie. Ceci concerne principalement le tracé de la voie est-ouest (voie D), qui s'appuie au maximum sur la côte altimétrique de 215 m NGF.

- **assurer une desserte des parcelles de logistique depuis les points bas**. Les parcelles de logistique sont composées de grands bâtiments implantés sur de vastes plateaux techniques plats pour assurer une bonne circulation des véhicules. Ces plateaux peuvent mesurer jusqu'à 250 m de long, leur orientation doit donc être optimisée selon la pente naturelle du terrain. Le schéma ci-dessous illustre l'impact de la localisation de l'accès à la parcelle :

- une desserte depuis le point haut impose de remblayer le terrain, ce qui place le plateau et son bâtiment en position de promontoire.
- une desserte depuis le point bas permet de travailler en déblais, d'intégrer le plateau dans la colline et d'en limiter l'impact paysager.





Le plan ci-dessous permet d'estimer les mouvements de terrains induits par la localisation des voiries et des points d'accès aux parcelles. Ce découpage parcellaire est une simulation basée sur des parcelles d'environ 50 000 m<sup>2</sup>, ce qui semble être pertinent pour des entreprises de logistique. Il est aussi défini pour permettre une implantation optimale des bâtiments. Les parcelles ainsi dessinées peuvent être très étendues, parfois sur plus de 400 m de longueur. Le découpage parcellaire est donc conçu pour limiter les mouvements de terrain dans les proportions suivantes :

- les lots 1 et 2 sont desservis depuis le point bas de la zone (212.2 m NGF) sur un secteur peu pentu, les talus engendrés sont limités.
- les lots 3 et 4 sont plus problématiques car desservis par le point haut. Pour ces deux lots, une rampe doit être aménagée en entrée de lot pour se rapprocher au plus près du terrain naturel, ce qui limite les talus en limite de lots (3 m maxi).
- les lots 5 et 6 se trouvent sur la partie la plus pentue de la zone d'activité, la différence de niveau est donc plus importante (5.5 m). La desserte par le point bas des parcelles (215.4 m NGF) permet d'"encastrement" les futurs bâtiments dans la colline.





Le plan ci-dessous présente une illustration possible de l'urbanisation de la zone, sachant que le découpage foncier et l'implantation des constructions sont indicatifs.



### 3.3. Analyse du projet et de son impact au regard des 5 critères retenus

Rappel : Le plan ci-dessous présente une juxtaposition des marges de recul de 100 mètres (axes autoroutes + bretelles) et 75 mètres (axe RD 438) sur le projet actuel.



**\* Nuisances générées :**

Les implantations autorisées dans les marges de recul phoniques correspondent à des activités (entreprises, commerces) qui ne sont pas concernées par cette réglementation.

**\* Sécurité des personnes****- accès aux axes à grandes circulation :**

- vis à vis des autoroutes : aucun accès routier direct sur ces voies, existence de clôtures le long des emprises foncières gérées par les sociétés d'autoroutes
- vis à vis de la Rd 438 : aucun accès routier directs sur cet axe à l'exception du giratoire existant en entrée de zone

**- circulation des personnes à l'intérieur de la zone:** des aménagements piétons sécurisés sont programmés en accompagnement des voies créées.

**\* qualité architecturale / qualité urbaine**

Le long de la Rd 438 : le principe d'une implantation des constructions à une certaine distance de la voie et de préservation d'une bande inconstructible de 25 m a été conservé. Ce point réglementaire a toutefois été précisé en portant la marge d'implantation graphique située à environ 50 m du bord de la voie, et en imposant cet alignement pour au moins 50 % de la construction.

Lors des études de réalisation, l'enjeu de réglementer la taille des parcelles le long de la RD 438 est apparu.

Au regard de la profondeur importante des lots (environ 100 m) induite par l'implantation de la voie parallèle à la départementale, il paraissait en effet nécessaire d'imposer une largeur minimale aux futures parcelles pour éviter un lanièrage excessif de la façade commerciale de la zone.

De faibles largeurs de façade, combinées aux plantations de haies qui séparent les différentes parcelles, auraient en effet masqué les bâtiments des entreprises. Ceci aura l'inconvénient de ne pas permettre aux entrepreneurs de mettre en valeur leur activité au travers du traitement architectural de leurs bâtiments. Cela pourra engendrer deux incidences préjudiciables pour l'image de la zone :

- les entrepreneurs négligent le traitement architectural de leurs bâtiments au motif de leur faible exposition visuelle.
- les entrepreneurs cherchent à améliorer leur visibilité depuis la RD par des outils de communications autre que l'architecture, par exemple par l'implantation de panneaux publicitaires

Afin d'imposer cet objectif d'une largeur de lot minimale, il a été **proposé lors de la précédente révision simplifiée du PLU** de modifier l'article 5 du règlement de la zone 1AUZbs en instaurant un minimum parcellaire.

La définition du seuil minimum doit faire l'objet d'une simulation sur le plan de composition afin de trouver un compromis entre un paysage qualifiant et un découpage parcellaire adapté aux besoins des entrepreneurs.

Les illustrations ci-dessous permettent de mesurer les incidences de deux valeurs possibles pour ce seuil : 3500 et 5000 m<sup>2</sup>.



Pour le seuil de 5 000 m<sup>2</sup>, le plan démontre qu'une grande majorité de parcelles sont figées par cette règle, à laquelle s'ajoutent des limites intangibles liées à la gestion des eaux pluviales. La création d'une succession de bassins tampons à différentes côtes altimétriques impose en effet de figer certaines limites parcellaires car elles séparent deux mini bassins versants.

Pour le seuil de 3500 m<sup>2</sup>, un plus grand nombre d'entreprises peuvent s'implanter sur un parcellaire modulable. Il reste quelques terrains dont la superficie est figée dès aujourd'hui, mais ces cas deviennent minoritaires.

**Il a donc été proposé de retenir le seuil de 3500 m<sup>2</sup>** qui assure un compromis entre une certaine modularité du découpage parcellaire et une homogénéité de traitement des façades commerciales et artisanales de la zone.

Afin de structurer l'entrée de la zone (dont une partie se trouve dans la marge des 100 mètres à partir de la bretelle de l'autoroute), le projet propose de définir des marges de recul minimum ou d'implantation en entrée de zone. Ceci s'explique aussi par la volonté de prolonger la façade la plus qualitative de la zone (secteur artisanal et commercial) jusqu'à l'entrée nord de la zone. Le prolongement de la sous-zone 1AUZbs s'accompagne de la création de nouvelles règles de prospect en entrée de zone pour contrôler l'implantation des futures constructions.

- pour les parcelles bordant la voie d'entrée dans la zone, une implantation est imposée à 30 m de l'axe de la voie.

- pour les parcelles bordant l'autoroute A88, une marge de retrait minimum de 25 mètres sera imposée à partir de la limite des emprises autoroutières accompagnant la voie principale et les bretelles de l'autoroute.





De nombreuses préconisations figurent dans le cahier des prescriptions architecturales sur l'ensemble de la zone. Certaines ont déjà trouvé une traduction réglementaire dans le PLU de Sées, lors de la révision simplifiée intégrant les options d'aménagement issues du dossier de réalisation de la ZAC.

<b>Qualité architecturale / qualité urbaine</b>	
<b>Traduction dans le projet (stade PRO)</b>	
Composition urbaine le long de la RD 438 et en entrée d'opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>- organisation de la façade urbaine de la zone par un recul homogène des constructions</li> <li>- aménagement de l'espace inconstructible le long de la RD 438 par la réalisation de bassin de régulation des eaux pluviales</li> <li>- maîtrise de l'emprise des constructions</li> <li>- composition d'un rythme paysager et urbain par la maîtrise de la taille des parcelles (surface mini imposée)</li> </ul>
Qualité architecturale des constructions	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maîtrise de la hauteur des constructions limitée à 12 m le long de la RD 438</li> <li>- nombreuses règles sur les couleurs, les enseignes et les publicités pour diminuer l'impact visuel des constructions dans le paysager immédiat ou lointain</li> <li>- réglementation particulière sur le traitement des entrées de lots</li> </ul>
<b>Traduction réglementaire (extraits partiels des différents articles du PLU)</b>	
Article 5	Dans le sous-secteur 1AUzbs, les terrains non bâtis, pour être constructibles devront compter une superficie minimale de 3 500m <sup>2</sup> .
Article 6	<p>Dans les secteurs 1AUzb et 1AUzbs, le long des voies à grande circulation (A28, A88, Rd 438), des marges de recul sont définies graphiquement en application de l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme, selon les modalités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- recul de 25 m des emprises autoroutières bordant les voies principales et les bretelles des autoroutes,</li> <li>- recul de 5 m des emprises autoroutières bordant les espaces et équipements autoroutiers (aire de repos, voie d'accès technique...) accompagnant les voies de circulation.</li> <li>- recul de 25 m à partir l'axe de la RD 438</li> </ul> <p>Dans le secteur 1AUzbs,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le long de la RD 438, les constructions respecteront l'implantation suivante : 50% au moins du nu de la façade devront s'implanter à l'alignement indiquée graphiquement. Le reste de la façade s'implante suivant cet alignement ou bien en retrait minimum d'1 mètre à compter de celui-ci.</li> <li>- pour les parcelles bordant la voie d'entrée dans la zone, une implantation est imposée à 30 m de l'axe de cette voie (cf document graphique).</li> <li>- pour les parcelles concernées par les deux marges d'implantation (Rd 438 et axe d'entrée), seule la marge liée à l'axe d'entrée s'impose.</li> </ul>
Article 9	L'emprise maximale des constructions au sol est fixée à 60%.
Article 10	Pour le secteur 1AUzbs la hauteur des constructions mesurées à partir du terrain naturel ne pourra dépasser 12 m.
Article 11	<p><b>Couleurs</b> : En dehors des couleurs propres aux matériaux naturels (bois, pierre, cuivre, ardoise...) ou assimilés (terre cuite, bétons blancs, bétons de gravillons lavés, béton cellulaire...) seules sont autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les teintes sombres et neutres pour les revêtements de façades et les toitures.</li> <li>- les couleurs d'identification visuelle des sociétés à condition que ces couleurs soient strictement limitées aux enseignes.</li> </ul> <p><b>Enseignes et publicité</b></p> <p>Les panneaux publicitaires sont interdits sur l'ensemble du secteur. Seules les enseignes sont autorisées, sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'elles soient contenues à l'intérieur du périmètre des façades.</li> <li>- qu'elles ne comportent que les inscriptions relatives à la raison sociale ou à la marque commerciale de l'entreprise.</li> </ul>

	<p>Les mats et totems ne sont pas autorisés, à l'exception de ceux proposés dans le cadre d'une signalétique commune à l'ensemble de la zone. D'une manière générale, les inscriptions apposées sur le support de communication se limitent à l'activité exercée par l'entreprise.</p> <p><b><u>Clôtures</u></b> Les clôtures devront être de type treillis soudés, de couleur grise, et être d'une hauteur maximale de 2 mètres. Toutes les clôtures perpendiculaires à la RD 438 devront être doublées de haies d'essences régionales, afin de reconstituer le caractère bocager de la zone.</p> <p><b><u>Traitement des entrées</u></b> Le portail sera métallique de couleur grise ou galva, positionné avec un recul de 5 mètres par rapport à la limite de l'espace public. La liaison avec la haie de délimitation pourra être traitée par création de muret ou de haie permettant l'insertion des coffrets pour réseaux et boîte aux lettres. Pour renforcer la notion d'entrée, il est possible de planter de part et d'autres du portail des arbres repères, ainsi que des éléments de signalétique communs à l'ensemble de la zone.</p>
--	--

**\* qualité des paysages**

Les principes garantissant une bonne intégration paysagère du projet dans le paysage sont présentés pour chaque façade de l'opération :

**① Traitement de la façade nord-est de la zone :**

Depuis l'autoroute, la future zone sera peu visible car les nombreux ponts surplombant l'autoroute créent des merlons qui masquent la zone. C'est notamment le cas de l'échangeur autoroutier, comme l'illustre la photo ci-dessous. Depuis le nord (en venant de Rouen), la zone est seulement visible sur un tronçon de 150 mètres, ce qui est court pour un véhicule circulant sur une autoroute.



*Les remblais de l'échangeur autoroutier masquent le site depuis l'autoroute*

Pour les espaces qui seront urbanisés dans la marge de 100 mètres des deux autoroutes, une marge de 25 m ou 5 m de retrait (cf règlement) est imposée depuis les emprises autoroutières pour toutes les constructions, les aires de stationnement et les aires de stockage. Ces marges passent sur des espaces publics (bandes enherbées, bassin paysager) mais aussi sur des espaces privés. Dans ces espaces privés, l'espace de recul pourra être planté sous formes de bosquets combinant arbres de haut-jet et arbustes, afin de masquer une partie des bâtiments et des aires de stockages situés au delà de cette limite. **Les modalités de réalisation de ces bosquets sont précisées dans les orientations d'aménagement**, ils seront réalisés lorsque des constructions de plus de 5 m de haut s'implanteront sur les parcelles bordant l'autoroute.



**② Traitement de la façade ouest de la zone (abords de la RD 438) :**

Les traitements paysagers définis dans le cadre de l'étude d'impact (recul paysager accueillant les bassins tampons, implantation imposée pour les façades des bâtiments) sont conservés dans leurs principes.

Les illustrations présentées ci-dessous sont extraites d'un modèle 3D qui a permis de concevoir le projet final et d'évaluer son impact paysager dans le site. Ces illustrations n'ont qu'une valeur descriptive et non réglementaire, mais elles permettent de mieux visualiser les enjeux de l'urbanisation le long de la départementale RD 438.



- bassin planté de macrophytes (contrainte technique d'étanchéité qui interdit la plantation d'arbres de haut jet dans ou à proximité du bassin).

- implantation imposée pour les bâtiments de chaque parcelle (recul de 50 mètres environ)

- haies bocagères plantées perpendiculairement à la départementale, sur les limites séparatives entre les lots.



Cette vue plus proche du sol montre que les bâtiments ne sont visibles depuis un véhicule que lorsque celui-ci se trouve relativement proche de la parcelle. Les bâtiments plus éloignés sont masqués par les haies bocagères.

L'objectif de ce projet paysager est d'éviter un impact visuel des bâtiments à longue distance en privilégiant les vues proches (découverte tardive pour les automobilistes), et de masquer les aménagements peu valorisants (parkings, stockages) qui sont reportés à l'intérieur de la zone, derrière les bâtiments.

<b>Qualité paysagère</b>	
<b>Traduction dans le projet (stade PRO)</b>	
Composition paysagère le long de la RD 438	<ul style="list-style-type: none"> <li>- séparation des parcelles par la création de haies bocagères en limites séparatives, avec des reculs minimum imposés (3 m)</li> <li>- composition d'un rythme paysager par la maîtrise de la taille des parcelles</li> <li>- aménagement de l'espace inconstructible le long de la RD 438 par la réalisation de bassins de régulation des eaux pluviales paysagers</li> </ul>
Composition paysagère à l'intérieur de la zone	<ul style="list-style-type: none"> <li>- séparation des parcelles par la création de haies bocagères en limites séparatives, avec des reculs minimum imposés (5 m)</li> </ul>
Composition paysagère le long des deux autoroutes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- marge de retrait de 25 m ou 5 m des emprises autoroutières selon l'usage de ces emprises, puis définition de préconisations paysagères :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- principe de base : recul paysager avec une clôture de 2 m doublée d'une haie vive</li> <li>- sur un secteur sensible localisé sur le document graphique des orientations d'aménagement : réalisation d'un linéaire boisé discontinu pour accompagner l'implantation de bâtiments de 5 m de haut sur les parcelles bordant les emprises autoroutière.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Traduction réglementaire (extraits partiels des différents articles du PLU)</b>	
Article 5	Dans le sous-secteur 1AUzbs, les terrains non bâtis, pour être constructibles devront compter une superficie minimale de 3 500m <sup>2</sup> .
Article 6	<p>Dans les secteurs 1AUzb et 1AUzbs, le long des voies à grande circulation (A28, A88, Rd 438), des marges de recul sont définies graphiquement en application de l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme, selon les modalités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- recul de 25 m des emprises autoroutières bordant les voies principales et les bretelles des autoroutes,</li> <li>- recul de 5 m des emprises autoroutières bordant les espaces et équipements autoroutiers (aire de repos, voie d'accès technique...) accompagnant les voies de circulation.</li> <li>- recul de 25 m à partir l'axe de la RD 438</li> </ul> <p>Dans le secteur 1AUzbs,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le long de la RD 438, les constructions respecteront l'implantation suivante : 50% au moins du nu de la façade devront s'implanter à l'alignement indiquée graphiquement. Le reste de la façade s'implante suivant cet alignement ou bien en retrait minimum d'1 mètre à compter de celui-ci.</li> <li>- pour les parcelles bordant la voie d'entrée dans la zone, une implantation est imposée à 30 m de l'axe de cette voie (cf document graphique).</li> <li>- pour les parcelles concernées par les deux marges d'implantation (Rd 438 et axe d'entrée), seule la marge liée à l'axe d'entrée s'impose.</li> </ul>
Article 7	<p>Sur le sous-secteur 1AUzbs, une marge de recul de 3 m minimum par rapport aux limites séparatives est à observer pour toute construction.</p> <p>Sur le sous-secteur 1AUzb, une marge de recul de 5 m minimum par rapport aux limites séparatives est à observer pour toute construction.</p>
Article 13	<p>Une surface correspondant à 15 % de l'emprise foncière des parcelles, doit être consacrée aux espaces verts, espaces plantés et autres espaces d'agrément. Ces surfaces non construites et non affectée au stationnement seront composées et aménagées afin de les traiter en espaces verts. Elles seront plantées au minimum à raison d'un arbre de haute tige par 200 m<sup>2</sup> de terrain naturel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les clôtures perpendiculaires à la RD 438 seront doublées de haies constituées d'essences locales afin de reconstituer le caractère bocager de la zone. Ces aménagements pourront être support au transit des eaux pluviales.</li> <li>- Une bande paysagère sera aménagée en façade de la RD 438, <b>constitué des bassins paysagers.</b></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- En zone 1AUzb, une bande de 5 m de large, non imperméabilisée, plantée ou engazonnée devra être réservée en bordure de parcelle privative.</li><li>- En zone 1AUzbs, une bande de 3 m de large, non imperméabilisée, plantée ou engazonnée devra être réservée en bordure de parcelle privative.</li> <li>- En zone 1AUzb, les parkings devront être végétalisés par bandes bocagères pour des aires de stationnement de plus de 1000 m<sup>2</sup>. En outre, lorsque leur surface excédera 2000 m<sup>2</sup>, elles seront divisées par des haies bocagères, afin d'en améliorer l'aspect. Des arbres de haut-jet devront être plantés à raison de 1 arbre minimum pour 8 places de stationnement.</li> <li>- En zone 1AUzb, les marges de retrait définies à l'article 1AUzb1 devront faire l'objet d'un traitement paysager défini dans les orientations d'aménagement.</li></ul>
--	--

**Une grande part de ces réflexions avaient trouvé une traduction réglementaire dans le Plu de Sées lors des phases de mise en compatibilité (stade création) puis de révision simplifiée (dossier de réalisation).**

**Cette étude L 111-1-4 consiste donc à exposer et à justifier ces éléments de projet et leur traduction réglementaire, sans nécessairement créer de nouvelles règles.**

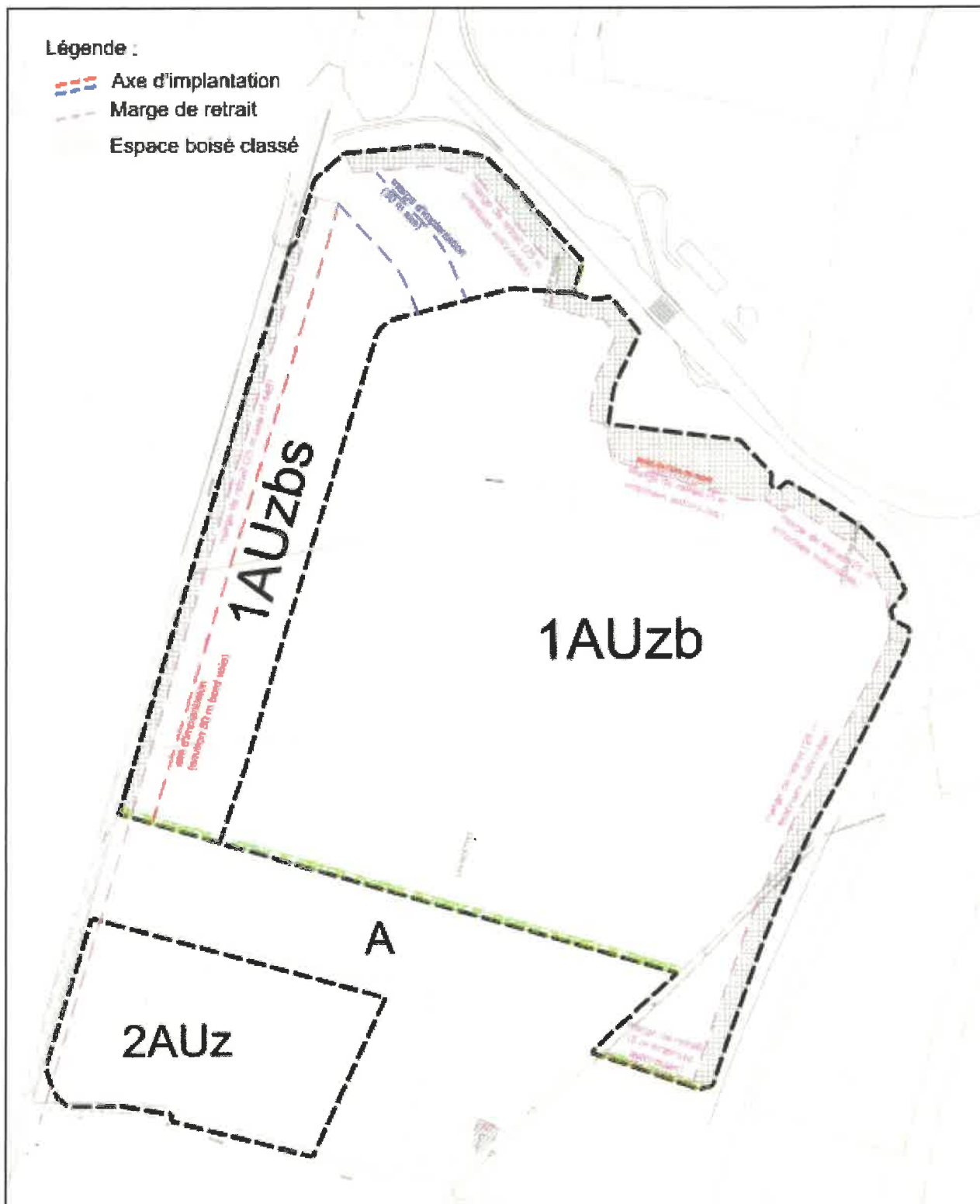
**En conclusion, les dossiers de création et de réalisation de la ZAC avaient déjà intégré une réflexion très détaillée en termes de composition urbaine et architecturale sur les façades de la zone visibles depuis les voies à grandes circulations.**



### 3.4. Mise à jour des documents du PLU

Les documents du P.L.U. seront modifiés en conséquence :

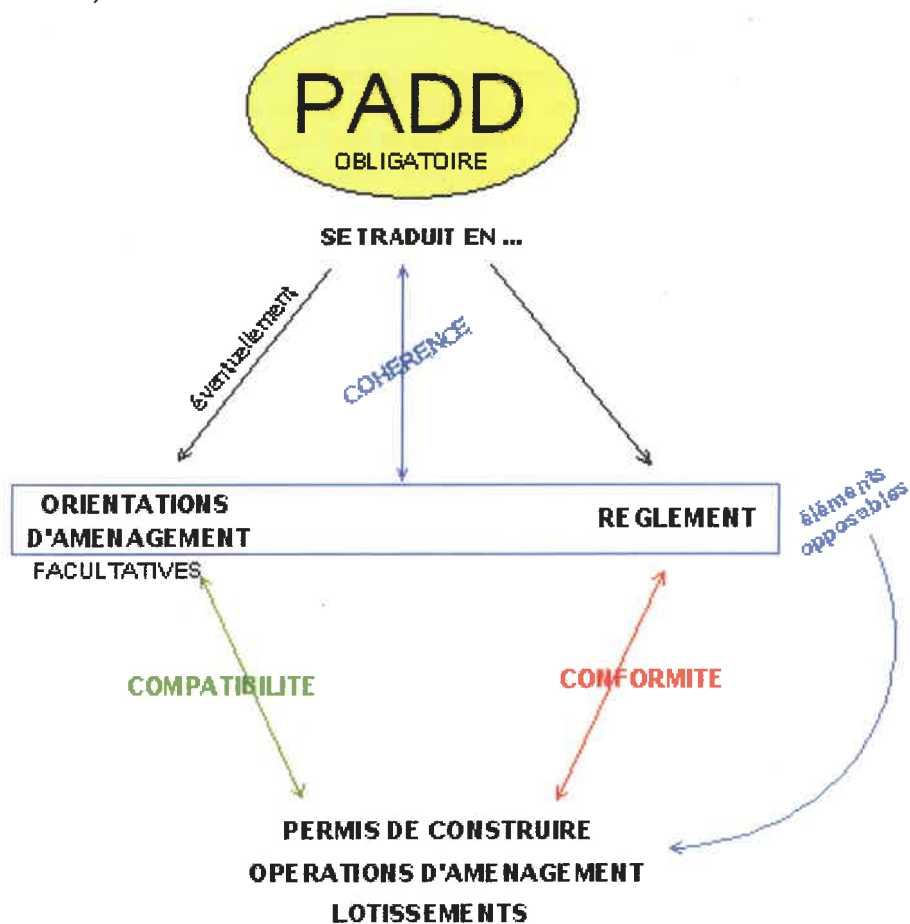
#### 3.4.1. mise à jour du règlement littéral et graphique.



### 3.4.2. Complément des orientations d'aménagement par la création d'un chapitre dédié à la zone de la ZAC (zonage 1AUzb et 1AUzbs)

#### 1. Introduction :

Le plan de composition et les modalités de l'aménagement de la zone ont fait l'objet d'études avancées dans le cadre des phases de création puis de réalisation de la ZAC. Les orientations d'aménagement qui sont présentées ci-dessous permettent de présenter et d'imposer les grands principes d'aménagement qui sont intangibles mais qui ne peuvent trouver une traduction réglementaire précise dans le règlement ou dans le zonage du PLU. Ces orientations doivent donc être lues parallèlement aux pièces réglementaires, elles s'appliquent aux futurs aménagements et permis de construire avec une notion de compatibilité et non de conformité (cf graphique ci-dessous).



Enfin, un cahier des prescriptions architecturales et paysagères a été rédigé pour la zone. Ces préconisations viennent compléter ou préciser les dispositions affichées dans le règlement ou dans les orientations d'aménagement.

## 2. Principales options de composition urbaine et paysagère du site valant orientations d'aménagement :

### - desserte de la zone :

Le projet prévoit un seul accès direct sur la Rd 448, depuis le giratoire d'accès à l'autoroute (voie A), puis un giratoire interne à la zone desservant la façade de la zone située le long de la Rd 438 (voie C), et des voies desservant la zone de logistique interne à la zone (voies B et D). Ces deux dernières voies ainsi que la voie E sont en tranche optionnelle dans le projet, et seront adaptées au type d'entreprises qui s'installera et donc à la taille du parcellaire induit. Elles sont donc localisées à titre indicatif et se réaliseront au grès des besoins.

### - gestion des eaux pluviales :

Trois sites sont retenus pour réaliser des bassins tampons régulant les eaux pluviales avant rejet au milieu récepteur. Les deux sites au nord et à l'ouest (en bordure de la Rd 448) sont précisément localisés car ils récupèrent les eaux pluviales de la tranche ferme du projet. Pour le dernier site sur la partie Est (à proximité de l'échangeur autoroutier), sa réalisation sera subordonnée au traitement des eaux pluviales lié à l'urbanisation de la partie ouest de la zone. Sa localisation et sa délimitation est donc indicative.

Ces bassins sont alimentés par des réseaux souterrains pour les eaux pluviales provenant des parcelles privées, et par des noues pour les eaux de voiries. Ces noues permettent d'assurer une gestion aérienne des eaux pluviales, et de composer un traitement paysager qualitatif des espaces publics.

### - traitement paysager et architectural:

- traitement de la limite sud de la ZAC (cf document graphique Orientations aménagement) : un espace boisé classé de 8 mètres de large est réalisé sur la façade sud de la zone. Cette disposition interdit l'implantation de toutes constructions ou aménagement type aire de stationnement ou de stockage dans cet espace. De plus, **la réalisation de ces plantations sera réalisée progressivement, en accompagnement de l'urbanisation de la zone.** Ainsi, les plantations seront déclenchées par l'implantation de toute construction d'une hauteur supérieure à 5 m sur une parcelle se situant sur un axe visuel entre la cathédrale de Sées et la section de la haie concernée.

Les plantations ainsi réalisées seront composées d'une ou plusieurs espèces d'arbres atteignant au moins 16 m de haut à terme, plantées sur deux rangées. Les espèces suivantes sont préconisées : châtaigniers, robinier, Prunier, Erable champêtre, Erable, Aulne, Charme, Frêne, Chêne.

- traitement des franges de la ZAC le long des voies à grande circulation (cf document graphique Orientations aménagement):

Le long des voies à grande circulation (A28, A88, Rd 438), **des marges de recul sont définies sur le document de zonage** en application de l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme, selon les modalités suivantes :

- recul de 25 m des emprises autoroutières bordant les voies principales et les bretelles des autoroutes,
- recul de 5 m le long des emprises autoroutières bordant les espaces et équipements autoroutiers (aire de repos, voie d'accès technique..) accompagnant les voies de circulation.
- recul de 25 m à partir l'axe de la RD 438.

Dans ces marges de recul sont interdits l'implantation de constructions ainsi que les espaces de stationnement et les espaces de stockage.

Les clôtures réalisées dans ces marges de recul seront de type treillis soudés, de couleur grise, d'une hauteur maximale de 2 mètres Ces clôtures devront être doublées de haies d'essences régionales, afin de reconstituer le caractère bocager de la zone.

**Au nord-est de la zone**, une zone d'environ 400 m de long, délimitée sur le document graphique des orientations d'aménagements, prévoit la **réalisation de bosquets** qui sera **déclenchée par l'implantation de constructions de plus de 5 mètres de haut sur les parcelles bordant l'autoroute**. Ces structures boisées denses (types boqueteaux) seront aménagées en bande de 100 m de long et 20 m de large, parallèlement à l'A28, avec un maximum de 50 m entre chaque bande. Elles sont composées d'une ou plusieurs espèces d'arbres de 8 m à 15 m de haut et acceptant une densité importante (1 plant par m<sup>2</sup>). Les espèces suivantes sont préconisées : châtaigniers, robinier, Prunier, Erable champêtre, Erable, Aulne, Charme, Frêne, Chêne.

- traitement des limites de lots sur la partie ouest destinée à l'activité commerciale et artisanale :




Le long de la RD 438, il est prévu de recréer une trame bocagère sur les limites séparatives et sur les fonds de parcelles, et un recul paysager avec l'aménagement des bassins de rétention des eaux pluviales. La maîtrise de la taille des parcelles (superficie minimale de 3500 m<sup>2</sup>) et de l'emprise au sol des futures constructions (60 % de la parcelle au maximum) permet de conforter la dimension paysagère de cette façade.

Les futures constructions s'implanteront pour partie sur une marge graphique située à environ 50 m de l'axe de la RD 448. Ceci permet de composer un front bâti homogène.


- traitement de l'entrée de la zone :

L'aménagement de cet espace devra être soigné, en combinant un vaste espace vert paysager en bordure du rond point d'entrée dans la zone, et une implantation des constructions qui se réalise en symétrie par rapport à la voie d'accès à la zone. Cette disposition est notamment garantie par la marge d'implantation imposée dans le document graphique.






**PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER**

-  Secteur d'activité destiné à accueillir notamment des entreprises de logistique
-  Secteur d'activité destiné à accueillir de plus petites entreprises (services, hôtellerie, restauration, artisanat)
-  Secteur d'implémentation d'une zone de report autoroutier



**LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT**

-  Organisation de bâti qualifiant l'espace public ou la voie (principe indicatif)



**ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE**

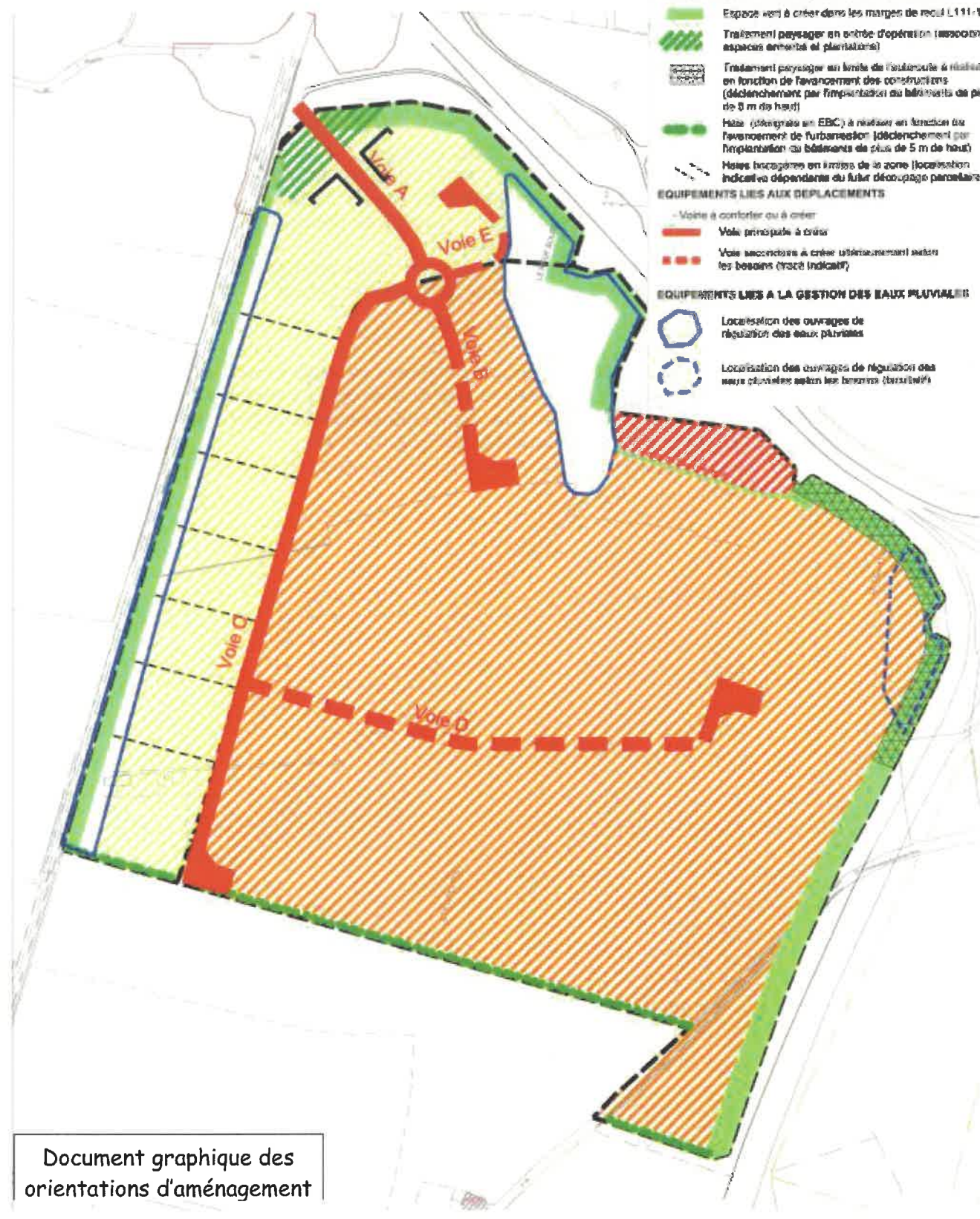
-  Espace vert à créer dans les marges de recul L111-1-4
-  Traitement paysager en entrée d'opération (associer espaces verts et plantations)
-  Traitement paysager en limite de l'indivisuel à réaliser en fonction de l'avancement des constructions (déclenchement par l'implantation du bâtiment de plus de 3 m de haut)
-  Mise (générale ou EBC) à réaliser en fonction de l'avancement de l'urbanisation (déclenchement par l'implantation du bâtiment de plus de 5 m de haut)
-  Mises localisées en limite de la zone (localisation indicative dépendante du futur découpage parcellaire)

**EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS**

- Voie à conforter ou à créer
-  Voie principale à créer
-  Voie secondaire à créer ultérieurement selon les besoins (tracé indicatif)

**EQUIPEMENTS LIES A LA GESTION DES EAUX PLUVIALES**

-  Localisation des ouvrages de régulation des eaux pluviales
-  Localisation des ouvrages de régulation des eaux pluviales selon les besoins (localisés)



Document graphique des orientations d'aménagement