

# Commune de Fontenay-le-Marmion



## Plan Local d'Urbanisme

### ⑤ .3 Etude L. 111-1-4 (Loi Barnier)

PARC CITIS  
4, avenue de Tsukuba  
14 200 HEROUVILLE  
SAINT CLAIR  
Tel 02 31 53 74 54  
Fax 02 31 53 77 59  
[www.planis.fr](http://www.planis.fr)

### APROBATION DU P.L.U

Révision d'un POS dans la forme juridique d'un PLU

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

<b>1. Introduction.....</b>	<b>2</b>
1.1. Objet de l'étude.....	3
1.2. Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme.....	4
1.3. Situation géographique et économique .....	5
<b>2. Analyse des nuisances générées par la RD 562.....</b>	<b>6</b>
2.1. Évolution du trafic.....	7
2.2. Desserte de la zone .....	8
<b>3. Diagnostic du site « Le hameau ».....</b>	<b>9</b>
3.1. Le paysage : Descriptif du site.....	10
3.2. Le paysage : Le végétal.....	11
3.3. Le paysage : Relations visuelles entre le site et la RD 562 .....	12
3.4. L'architecture et l'urbanisme .....	13
3.5. Analyse de l'architecture et de l'urbanisme : Aux abords du site.....	14
<b>4. Le projet urbain: Présentation.....</b>	<b>15</b>
4.1. Schéma d'intention.....	16
4.2 Coupe de principe.....	17
<b>5. Projet urbain: Justifications.....</b>	<b>18</b>
5.1. Disposition réglementaire au regard des cinq critères de la loi.....	19



Par délibération, le Conseil Municipal de Fontenay-le-Marmion a prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune s'articule autour des grandes thématiques suivantes :

- **Accueillir de nouveaux habitants de manière maîtrisée et stabiliser la population autour de 2 200 habitants à l'horizon 2025**
- **Optimiser l'organisation du territoire pour en maintenir les grands équilibres**
- **Développer l'attractivité économique de Fontenay-le-Marmion et tirer profit de la proximité de la RD 562 et préserver l'outil de production agricole**
- **Préserver le paysage, le cadre de vie et les espaces naturels**

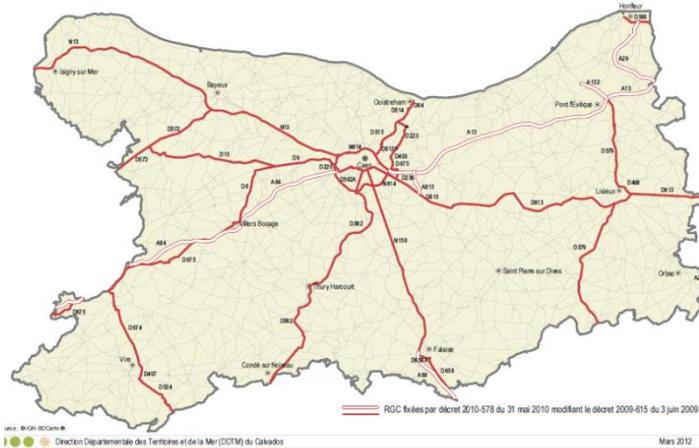
Dans ce cadre, les élus envisagent notamment de développer une zone urbaine à vocation d'activité artisanale et commerciale à l'entrée sud du territoire.

Ces zones se situent en bordure de la RD 652, classée voie à grande circulation. Leur ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une étude d'urbanisme particulière, en application de l'article L.111-1.4 du Code de l'urbanisme.

L'application de cet article constitue l'opportunité d'intégrer le traitement de ces futures zones d'activité dans le cadre d'un aménagement global exprimé dans le Plan Local d'Urbanisme.

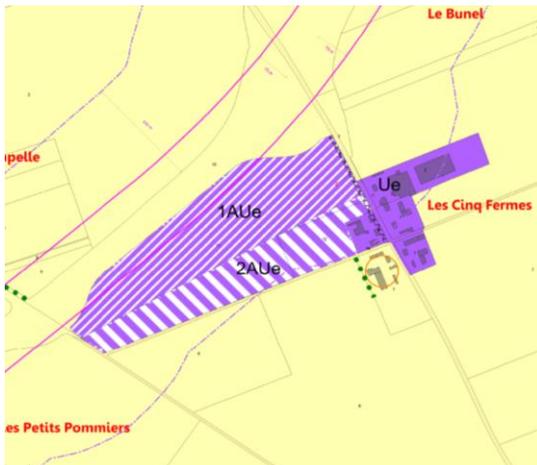
Cette étude doit justifier la pertinence du projet au travers des mesures prises au regard des critères retenus par la loi.

**ROUTES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION** (source DDTM Calvados)



**A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE DE FONTENAY LE MARMION (règlement graphique, PLU)**

■ Secteur d'étude    □ Bande d'inconstructibilité



En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

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

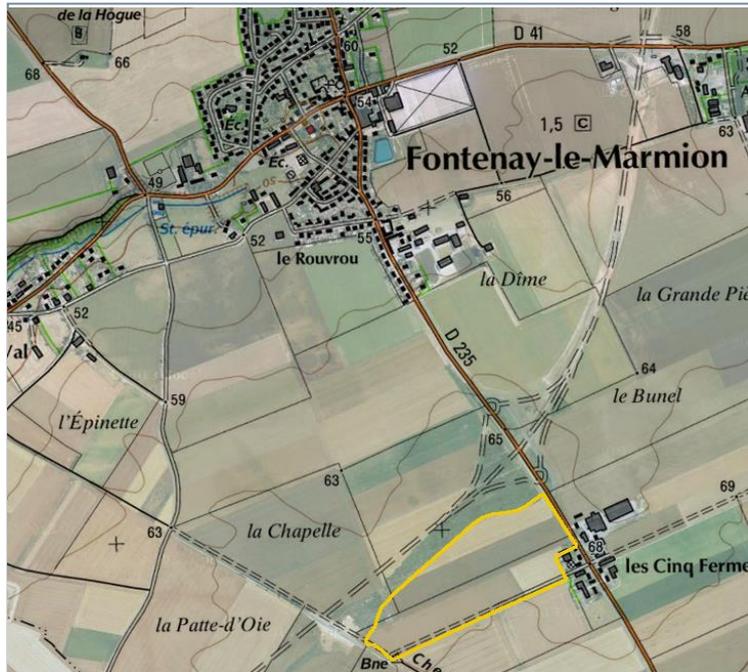
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

(...)

La loi relative au renforcement de la protection de l'environnement du 2 février 1995, appelée « loi Barnier » comprend un article 52 dont l'objectif est essentiellement de revaloriser la qualité de l'urbanisation sur les espaces périphériques le long des autoroutes ou des voies à grande circulation. Cet article 52 de la loi a créé l'article L.111-1.4 au Code de l'urbanisme.

Ses dispositions se traduisent par une mesure forte mais limitée dans l'espace, conditionnant le développement urbain le long des voies à grande circulation à une réflexion d'urbanisme préalable.

La RD 562 est considérée comme un 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.



Commune rurale et agricole, Fontenay-le-Marmion se situe dans la couronne périurbaine de Caen et profite de l'influence directe des dynamiques de l'agglomération.

L'activité économique communale s'articule principalement autour de l'agriculture et de quelques activités artisanales et commerciales.

Le développement économique constitue un enjeu majeur pour la Communauté de Communes Vallée de l'Orne (CCVO). Dans la situation actuelle de déficit et de baisse de l'emploi, il s'agit également d'un objectif d'intérêt général. Pour le traduire, la CCVO, en relation avec les communes concernées, précise ses intentions afin qu'elles soient traduites dans les PLU en cours d'élaboration.

La CCVO a ainsi identifié le lieudit **les Cinq Fermes** à Fontenay-le-Marmion pour accueillir un parc d'activités artisanales et commerciales.

Ce site, objet de la présente étude, bénéficie de la proximité immédiate d'un échangeur complet en prise directe avec la RD 562.

La commune de Fontenay-le-Marmion étant incluse dans le périmètre du SCoT Caen Métropole qui a identifié FONTENAY-LE-MARMION comme une commune membre de l'espace « rural ou périurbain » dans laquelle les nouveaux services ou d'équipements (autres que ceux nécessaires aux besoins de leur propre population) peuvent être autorisés **s'ils sont reconnus d'intérêt intercommunal.**

De plus, le SCoT indique que les nouvelles zones économiques, dédiées à des activités présentant des incompatibilités fortes avec les zones urbanisées, pourront être créées sous réserve des critères de localisation suivants :

- Être situées à plus de 500 mètres d'une zone d'habitat ;
- Ne pas être situées dans un périmètre rapproché de protection de captage d'eau potable ;
- Ne pas être situées dans un espace identifié dans la Trame verte et bleue du territoire de Caen-Métropole ;
- Disposer d'une desserte routière compatible avec les flux générés par l'activité en question. [...]

Par ailleurs, « Les sites retenus pour l'implantation d'activités incompatibles avec l'habitat devront faire l'objet d'un paysagement visant à minimiser leur impact visuel. »

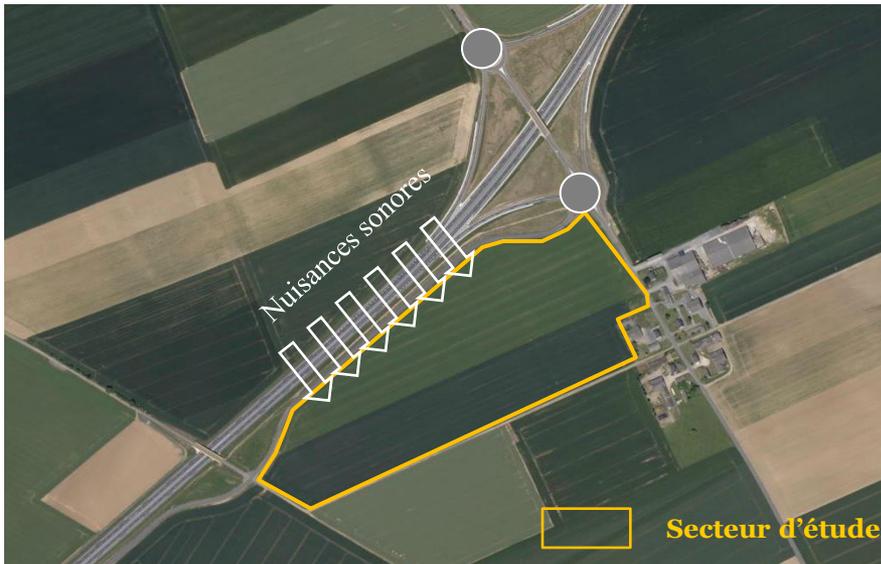






◀ La RD562 est une voie départementale d'intérêt structurant pour la desserte et le transit à l'échelle du département. Les caractéristiques de voies sont équivalentes à celles des routes nationales :

- une chaussée large de 18 mètres environ,
- des accotements et des créneaux de dépassement.



Le site n'est pas concernée par la loi Bruit à ce jour (source DDTM). Cependant, le bruit des véhicules empruntant la RD 562 est cependant perceptible depuis le secteur d'étude.

Traversant du nord au sud Fontenay-le-Marmion, la RD 562 est un axe structurant qui permet de relier Caen à Thury-Harcourt. Elle participe au grand projet de désenclavement du sud de l'agglomération en lien avec le projet du futur contournement autoroutier qui devrait relier l'A 13 à l'A 84. Ainsi, les liaisons RD 613 - RN 158 et les RD 562 – 562 B sont des sections participant à sa mise en œuvre.

Cette infrastructure routière est un atout majeur pour le développement économique et touristique du sud du Département.

La RD 562 présente un caractère routier fort dans sa traversée de la commune de Fontenay-le-Marmion.

La vitesse parfois excessive enregistrée sur cet axe peut générer un sentiment d'insécurité routière. Notons que la vitesse est largement favorisée par la linéarité de la route et la visibilité dégagée.

Cependant, aucun accident n'est à déplorer sur le secteur d'étude depuis janvier 2008.

La RD 562 supporte une fréquentation soutenue, avec un trafic moyen sur la section de Fontenay-le-Marmion. Selon un comptage réalisé en 2012 :

- 1 248 véhicules / jour dont 3,5 % de PL au niveau de l'échangeur sur la bretelle de sortie nord-est
- 854 véhicules / jour dont 3,2 % de PL au niveau de l'échangeur sur la bretelle de sortie

→ L'augmentation du trafic sur l'axe est estimée à 1% / an.

## Typologie des voies



Vue sur le talus et la voie de substitution vers Fresney-le-Puceux



La RD 562, vue depuis la passerelle



Chemin rural



La RD 235, vue depuis l'échangeur

### La RD 562

La RD 562 présente une emprise d'une vingtaine de mètres où la chaussée est bordée de part et d'autre par des accotements en herbe surmontés de talus de 3,00m au niveau de la parcelle d'étude. Le secteur d'étude ne bénéficie d'aucun accès direct depuis la RD 562.

### L'échangeur

C'est via la RD 235 et la voie de substitution, raccordée au giratoire que l'on pourra accéder au site.

### La RD 235

Le secteur d'étude est longé à l'est par la RD 235 reliant le site des cinq fermes au bourg à moins de 1 km. Celle-ci constituera un accès à la future zone.

Cette route est adaptée à l'utilisation de moyens de locomotion alternatifs à l'automobile. Un emplacement réservé est noté au règlement graphique à destination de la Communauté de Communes

Cette voie a un caractère relativement rectiligne. La chaussée enrobée est de très faible emprise (5,00m) le reste de la largeur étant occupée par de grands accotements en herbe.

Cette voie rejoint le CR 139. On notera un manque de visibilité en ce croisement.

### La voie de substitution de Fresney-le-Puceux

Une voie, parallèle à la RD562, relie l'échangeur RD562/RD235 desservant le site à la commune de FRESNEY-LE-PUCEUX ; elle longe par le nord le projet de parc d'activités.

Cette voie est largement dimensionnée.

### Les chemins ruraux

Ils longent le site à l'ouest et au sud. De faible emprise, ils sont adaptés au passage des véhicules agricoles.



## Description du site

**Topographie**

Le secteur d'étude se situe sur des parcelles de culture sur un plateau marqué par une faible pente et un talus en limite nord.

**L'environnement**

Le site ne présente ni intérêt floristique, ni intérêt faunistique.

Le site ne présente pas de fossé, ni de zone humide. Le secteur ne souffre pas de problèmes de ruissellement.

**Le paysage**

Le secteur d'études est relativement pauvre en patrimoine paysager mais il est en relation directe avec les grands paysages de plaine du territoire.

Les abords du site sont partiellement urbanisés avec quelques maisons habitées et des bâtiments agricoles désaffectés.

Ce petit secteur bâti est en partie longé par une haie de peupliers qui présente un double intérêt dans le paysage: elle isole les habitations et elle fait événement dans ce paysage de plaine. Une autre partie reste cependant fortement exposé à la vue de la future zone artisanale.



Vue depuis l'échangeur Sud



Vue depuis l'entrée Est, le chemin des cinq fermes



**Le végétal**



La verticalité des peupliers dans le paysage de plaine leur confère une fonction « signal » : Repères à l'horizon, ces « arbres-totem » sous-entendent une intervention, un événement sur le territoire.

La haie de peupliers « protège » une des fermes de la co-visibilité avec la zone d'activités. La ferme mitoyenne semble plus vulnérable...



Ferme ouverte à la covisibilité

Ferme isolée des regards par la haie de peupliers

Secteur d'étude



## Relation visuelle entre le site et la RD562

Une centaine de mètres avant l'échangeur, en venant de Thury-Harcourt, le secteur d'étude s'offre au regard



En longeant le site, un talus de 3,00m occulte la vue sur celui-ci



Depuis la bretelle de l'échangeur: pleine vue sur le secteur d'étude



En venant de Caen, 1km avant l'échangeur, le secteur d'étude s'offre au regard



Source: GoogleMaps, NB avec une prise de vue de +1/1,5m par rapport au regard des usagers

La RD 562 est une voie rectiligne traversant la *campagne caennaise*, caractérisée par un paysage dominé par les cultures céréalières et industrielles (blé, colza, betterave...) à proximité de zones urbanisées (habitat, infrastructures, activités...). Ce grand paysage est prégnant sur le site.

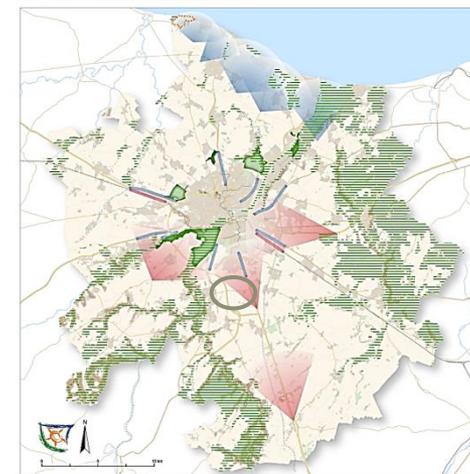
### Depuis la RD562:

Le secteur d'étude est **visible depuis le lointain** que ce soit en provenance de Caen ou de Thury Harcourt.  
En longeant le site, du fait d'un talus de 3,00m, on ne perçoit pas le site.  
A la hauteur de l'**échangeur**, la parcelle s'offre **entièrement au regard**.

### Perception depuis le site:

Depuis le site, du fait de son encaissement, la RD 562 n'est pas perceptible.

Garantir aux habitants un cadre de vie de qualité



L'enjeu paysager du site est réel mais il n'est cependant pas intégré dans un secteur de vues panoramiques de l'agglomération identifié par le SCOT Caen Métropole  
Source : PADD SCOT Caen Métropole

<p><b>En valorisant le cadre urbain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Z.P.P.A.U.P. existante</li> <li> Entrées d'agglomération routières</li> <li> Entrées d'agglomération ferroviaires</li> <li> Parcs périurbains de l'agglomération</li> </ul>	<p><b>En préservant les paysages qui participent à l'identité du territoire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Vues panoramiques sur l'agglomération</li> <li> Vues panoramiques sur le littoral</li> <li> Eléments paysagers déterminants</li> <li> Principaux espaces naturels (cf. trame verte et bleue de Caen-Métropole page suivante)</li> <li> Côteaux</li> </ul>
---	---

## Aux abords du site



Les bâtiments Cicafel / Agrial



Les maisons d'habitation d'architecture typique de la reconstruction



Les bâtiments agricoles visibles depuis la voie

Le hameau des cinq fermes (seul secteur urbanisé à proximité du site) est en mitoyenneté directe avec le secteur d'étude

**L'architecture:**

Comme son nom l'indique, le hameau des Cinq Fermes est constitué de cinq anciennes exploitations agricoles (dont une seule reste en activité) organisées autour du carrefour RD235 et le chemin rural des Cinq Fermes.

Les maisons d'habitation de chacun de ces ensembles datent de la reconstruction avec son architecture typique: volumes massifs à plan carré, toitures à quatre pans, murs de béton, ouvertures avec encadrement préfabriqué, pavés de verre...

Les bâtiments agricoles (en mur de parpaing et toiture en tôle fibro) sont des volumes modestes sauf pour l'exploitation encore en activité.

**L'urbanisme:**

Organisées sur des parcelles carrées les anciennes exploitations se composent comme suit:

- Les 5 maisons d'habitation sont implantées à équidistance de la RD 235 (15 m environ), façade orientée sur la voie.
- Les bâtiments agricoles s'organisent quant à eux en cour, à l'arrière de l'habitation avec toutefois un bâtiment dans l'alignement de la maison d'habitation et directement visible depuis la voie.

**L'architecture d'activités à Fontenay-le-Marmion et sur le territoire intercommunal**



**BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS Cité Taraud**



**BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS au sein de la Cdc :  
Saint-Martin-de-Fontenay**



**BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS à proximité de la Cdc  
Vallée de l'Orne) : ZA de Saint-André-sur-Orne**



**A – Desserte et mobilité**

 Accès principal avec carrefour à sécuriser (emplacement à titre indicatif) s'il y a création de voirie(s) interne(s)

 Circulation douce mixte (piéton-cycle) (emplacement et tracé à titre indicatif)

**B – Mixité des fonctions**

 Implantation d'une aire de co-voiturage

 Restructuration urbaine du bâti existant

 Siège agricole

**C – Principes de qualité urbaine et environnementale**

 Structurer un front bâti qualitatif et homogène (implantation, hauteur, aspect extérieur, clôture, accès)

 Filtre visuel composé d'éléments végétaux de haut jet

 Ligne d'arbre à créer : Haie mixte à planter ou front végétal formé par les fonds de parcelles règlementés + gestion des eaux pluviales par une large noue

 Aménagement paysager de transition entre la voie de substitution et les bâtiments d'activités (largeur de 10,00m minimum)

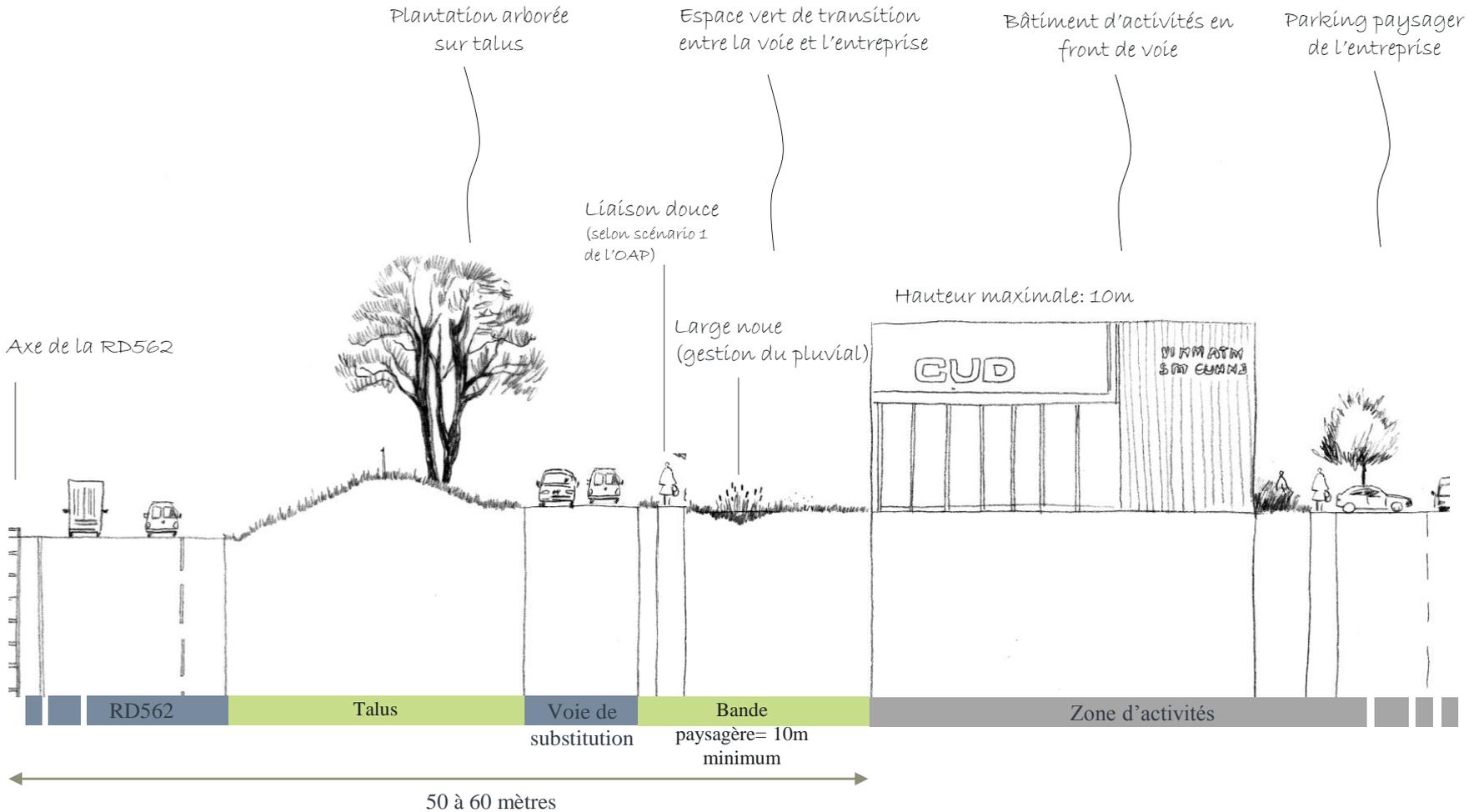
 Peupliers existants à conserver/régénérer (à protéger au titre de la Loi Paysage)

**D – Phasage et programmation**

A court et moyen terme : 0 à 10 ans

PROPOSITION - A TITRE ILLUSTRATIF  
Dessin non réglementaire  
COUPE DE PRINCIPE

4.2





<b>CRITERES</b>	<b>Justifications</b>
<b>Au regard des nuisances liés au bruit</b>	<p>Le site n'est pas concerné par la loi Bruit à ce jour (source DDTM). Cependant, le bruit des véhicules empruntant la RD 562 est perceptible depuis le secteur d'étude. Les locaux d'activités et notamment ceux relevant de l'activité de bureaux, devront tenir compte des nécessités d'isolation acoustique liées aux nuisances sonores engendrées par les infrastructures existantes.</p> <p>Aussi, un filtre végétal haut ((bosquet, haie bocagère...)) planté sur le talus longeant la voie de substitution (côté RD 562) viendra atténuer les nuisances sonores générées par la voie.</p>
<b>Au regard de la sécurité</b>	<p>Tout accès à la RD 562 est interdit.</p> <p>Tous les carrefours créés seront sécurisés.</p> <p>L'aire de co-voiturage aura un accès direct via la voie de substitution.</p>

<b>CRITERES</b>	<b>Justifications</b>
<p><b>Au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme</b></p>	<p>En façade nord, les constructions seront implantées à l'alignement en respectant une distance minimale de 10 mètres des abords de la voie de substitution.</p> <p>Les bâtiments d'activités présenteront une simplicité de volume, une unité de structure, et de matériaux allant dans le sens d'une bonne économie générale et d'une bonne intégration dans le paysage. Cette règle vise à une unité dans l'aspect extérieur des constructions. La hauteur maximale des constructions bordant la voie de substitution ne devra pas être supérieure à 10 mètres. Les toitures devront prendre la forme de toits-terrasses. D'autres formes architecturales plus complexes sont autorisées, à condition que les parties visibles depuis la voie publique soient traitées avec le plus grand soin.</p> <p>Les teintes des bâtiments doivent favoriser leur intégration dans la zone et dans le paysage. Les parties visibles depuis les voies publiques seront traitées avec le plus grand soin. Les tonalités générales des façades se situeront principalement dans la gamme des gris métal, gris vert, gris bleu, éventuellement noir graphite. Les matériaux naturels seront autorisés (bardage bois posé verticalement...).</p> <p>Des couleurs vives pourront ponctuer les ouvertures et les modénatures mais elles ne représenteront pas plus de 10% de la surface de la façade principale.</p> <p>Les enseignes seront intégrées aux façades des constructions et ne pourront dépasser l'acrotère ou bien elles seront posées sur un totem en entrée de lot. Les panneaux de publicité « sauvage » sont interdits sur les voies de communication principales ou autre voies de desserte du site.</p> <p>Les clôtures sur rue doivent être traitées avec soin et en harmonie avec le volume principal édifié sur la parcelle.</p> <p>Les bâtiments de stockage ne devront pas dépasser 10 m de hauteur.</p>

CRITERES	Justifications
<p><b>Au regard de la qualité des paysages</b></p>	<p>Pour une intégration du projet depuis le lointain, un filtre végétal composé d'une ligne d'arbres de haut-jet ou haie comprenant des arbres de hauts jet sera plantée au cœur de la zone.</p> <p>Une haie bocagère typique (aubépines, prunelliers, frênes, chênes pédonculés, peupliers noirs...) sera plantée sur le pourtour du secteur d'étude, hormis sur la façade Nord où un cordon paysager sera aménagé.</p> <p>Ce cordon vert, situé entre la voie de substitution et les bâtiments longeant celle-ci, aura une emprise minimale de 10m. Il pourra être traversé par une liaison douce et pourra comprendre les ouvrages de gestion des eaux pluviales.</p> <p>La haie comportant les peupliers remarquables au sud sera conservée / régénérée.</p> <p>Les abords de l'échangeur pourront accueillir un ouvrage (de type artistique, signalétique...) faisant la promotion du terroir. Dans tous les cas, celui-ci sera de facture qualitative en harmonie avec l'ambiance paysagère et urbaine de la zone.</p> <p>Les <b>aires de stationnement</b> seront implantées discrètement par rapport à la RD 562. Si cela n'est pas possible, elles seront cernées d'une haie ou d'un autre principe d'intégration qualitatif (alignement, parterre planté, ...)</p> <p>Les <b>aires de stockage</b> seront implantées de telle sorte qu'elles ne seront pas visibles depuis l'espace public: elles seront, en priorité, implantées à l'arrière des bâtiments d'entreprise ou seront accompagnées d'un aménagement qui permettra leur intégration paysagère (plantations, bardage bois...).</p>