

COMMUNE DE
BEAUCÉ
(ILLE-ET-VILAINE)

Plan Local
d'Urbanisme
(P.L.U.)



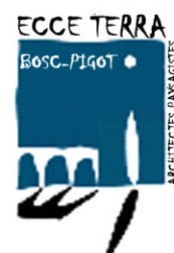
3

ORIENTATIONS
PARTICULIERES
D'AMENAGEMENT



PLU approuvé le **27 novembre 2007**
Modification n°1 approuvée le **4 novembre 2010**
Révision simplifiée n°1 approuvée le **29 mars 2012**
Modification n°2 approuvée le **29 mars 2012**
Modification simplifiée n°1 approuvée le **6 octobre 2015**

Agence ECCE TERRA
8, rue du Bourg Joly
BP 7
49125 TIERCE
Tél : 02 41 42 84 08 Fax : 02 41 42 16 80
Mail : info@ecce-terra.fr



ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

ZONE 1AUEa de la Quénoisière

LE CONTEXTE

Le secteur de la Quénoisière constitue l'extension sud du bourg et la transition avec les zones naturelles de la vallée du Couesnon.

Superficie globale de 11,5 hectares.



Le site actuel de la Quénoisière

LES OBJECTIFS

- Proposer un habitat résidentiel mixte, présentant un gradient de densité décroissant du nord vers le sud.
- Intégrer la nouvelle zone urbaine dans l'environnement paysager très vert du secteur : terrains de sport, vallée du Couesnon, plan d'eau communal...
- Créer un nouveau quartier où les voies seront hiérarchisées : voie de transit permettant tous les modes de locomotion, voie de desserte des îlots, voie piétonne en site propre.
- Créer un cadre de vie agréable, en respectant et valorisant les éléments de l'état initial : s'adapter à la topographie, conserver les haies bocagères sur talus (haie nord et haie sud).

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

1 – HIERARCHISATION DES VOIES

1.1 – Une voie structurante

reliant la voie de la résidence des Vertes Rives (au niveau de l'atelier technique communal) à la voie communale de la Quénoisière.

Le tracé, sur le schéma, n'est qu'indicatif et non définitif. Il sera adapté à la composition urbaine.

Cette voie a une emprise globale suffisamment large pour permettre :

- une circulation automobile à double sens
- une circulation piétonne aisée et sécurisée de largeur minimale de 1,40 m.
- une plantation d'arbres d'alignement

Emprise minimale de la voie structurante : 12,50 m. Cette emprise peut être variable. (l'emprise est l'espace du domaine public, compris entre deux limites privatives).

1.2 – Les voies de desserte

Elles sont soit :

- ouvertes aux deux extrémités
Dans ce cas, elle doit présenter au moins un « trottoir » (ou espace non circulé par les voitures) de 3,00 m de large, permettant la plantation d'arbres de haut jet.
- terminées en impasse.
Les impasses sont dimensionnées de telle façon que les véhicules puissent faire aisément demi-tour (avec une manœuvre au plus).

1.3 – Les cheminements piétons

Ils permettent de :

- raccorder le nouveau quartier au centre ville et aux équipements publics (écoles – mairie – salle de sports).
- relier le nouveau quartier aux zones vertes existantes : vallée du Couesnon et parcours sportif, plan d'eau communal.



Parcours sportif près de la vallée du Couesnon

- Traverser le nouveau quartier, reliant ainsi directement le centre ville à la zone verte du Couesnon, à travers l'espace sportif.

Leur tracé n'est pas défini, ni leur point de raccordement. Le nombre d'insertion indiqué sur le schéma est minimal.

2 – DENSITE D'HABITAT

2.1– Zone d'habitat dense

- sous forme de logements individuels groupés « type maisons de ville » ou de petits collectifs (R + 2 + C maximum), et d'habitat social destiné à la location. La hauteur est portée à 12m au faitage et 9 m à l'égout du toit. L'emprise des constructions est portée à 60%.

2.2– Zone d'habitat peu dense

Au sud et à l'ouest du nouveau quartier, afin d'assurer une transition avec l'environnement, les parcelles doivent présenter des surfaces minimales de 600 m².

2.3– Zone d'habitat résidentiel

Ce secteur reprend les règles de la zone UE

3 – ESPACES VERTS

3.1 – Conservation des haies nord et sud sur talus.

Ces haies permettent de donner un cadre à la zone urbaine.

La haie nord est traversée par la voie structurante, elle est intégrée à la coulée verte.

Dans la mesure du possible, certains arbres pourront être conservés dans l'aménagement de la zone d'habitat dense à l'est.

La haie sud n'est coupée que par des liaisons piétonnes reliant le chemin pédestre des bords du Couesnon.

3.2 – La coulée verte nord-sud

De largeur variable, avec cependant une largeur minimale de 7.00 m, elle constitue l'axe vert du nouveau quartier et relie le centre à la vallée du Couesnon à travers les terrains de sports.

Elle intègre :

- un cheminement piétonnier d'une largeur minimale de 2.50 m (largeur variable)
- des zones de repos et d'arrêt avec quelques bancs.

Elle est coupée seulement par la voie structurante.

3.3 – Espace vert ouest

Il assure la transition entre la future zone résidentielle et les zones NPa, NPb et NPI.

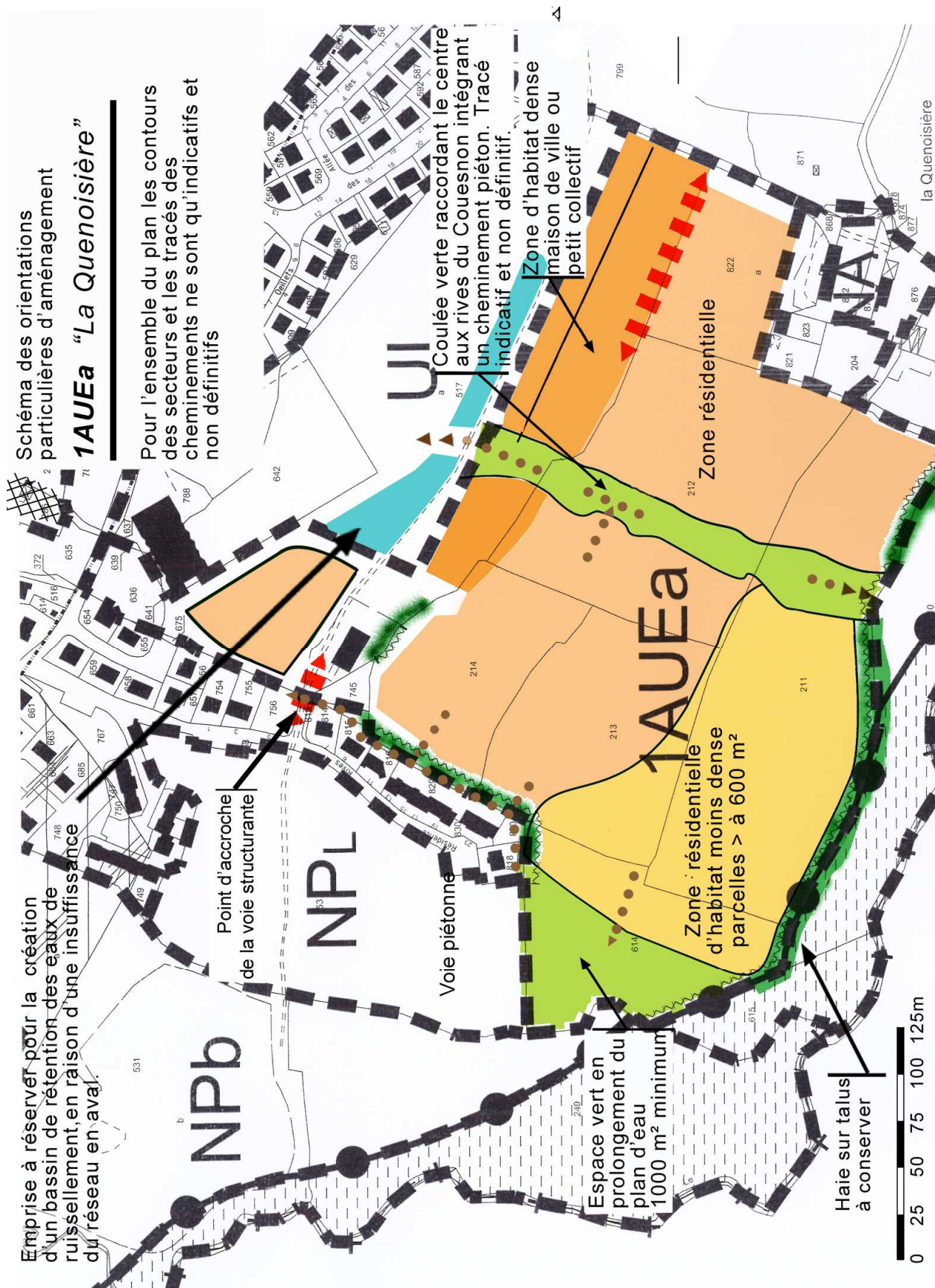
Sa superficie sera de 5000 m² minimum.

L'aménagement est simple (prairie, bosquets d'arbres, cheminements piétonniers sablés) en relation avec l'environnement. Il pourra contenir une dépression, bassin-tampon des eaux pluviales d'une partie de la zone.

3.4 – Bassins de régulation

- Le projet d'aménagement de la zone 1 AUEa de la Quénoisière devra intégrer un bassin pour la régulation des eaux pluviales, avant rejet dans le milieu récepteur.

- Un bassin de régulation de 2300 m³ est prévu au nord entre la zone 1 AUEa et les terrains de sport. Ce bassin de rétention est créé pour palier les insuffisances du réseau existant sur les zones déjà construites.



ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

ZONE 1AUEb de la Villeneuve

LE CONTEXTE

Le secteur de la Villeneuve se situe en limite de la zone urbanisée du bourg ancien.

Superficie globale de 2 hectares.



Le site actuel de Villeneuve

LES OBJECTIFS

- Proposer un habitat résidentiel sous forme de maisons individuelles s'inscrivant dans le prolongement des constructions existantes situées en limite du secteur.
- Créer un nouveau quartier, structurer par des voies de circulation hiérarchisées. Les voies structurantes traversent le quartier afin de permettre une circulation à l'intérieur du quartier.

1 – HIERARCHISATION DES VOIES

1.1 – Les voies structurantes

Reliées au réseau viaire existant et permettant d'être prolongées ultérieurement, les deux voies permettent d'accéder au quartier en le traversant d'est en ouest et également de rejoindre la N12 via une autre voie longeant le terrain du nord au sud.

Cette voie a une emprise globale suffisamment large pour permettre :

- une circulation automobile à double sens
- des trottoirs de part et d'autre de la chaussée de largeur minimale de 1,40 m.

Ces voies ont une emprise minimum de 8m minimum et 10m pour les voies principales.

1.2 – Les voies de desserte

Elles sont soit :

- ouvertes aux deux extrémités
Dans ce cas, elle doit présenter au moins un trottoir de 3,00 m de large, permettant la plantation d'arbres de haut jet.
- terminées en impasse. Les impasses sont dimensionnées de telle façon que les véhicules puissent faire aisément demi-tour (avec une manœuvre au plus).

1.3 – Les cheminements piétons

Ces cheminements piétons d'une part permettent de traverser le quartier et de desservir l'arrière des parcelles et d'autre part de connecter le quartier.

Ces cheminements sont accessibles aux piétons et aux cycles.

Leur tracé n'est pas défini, ni leur point de raccordement. Le nombre d'insertion indiqué sur le schéma est minimal.

2 – DENSITE D'HABITAT

Zone d'habitat résidentiel

Dans ce quartier, il n'est pas prévu de faire varier les densités. Ce quartier peut accueillir une dizaine de lots d'environ 500 m².

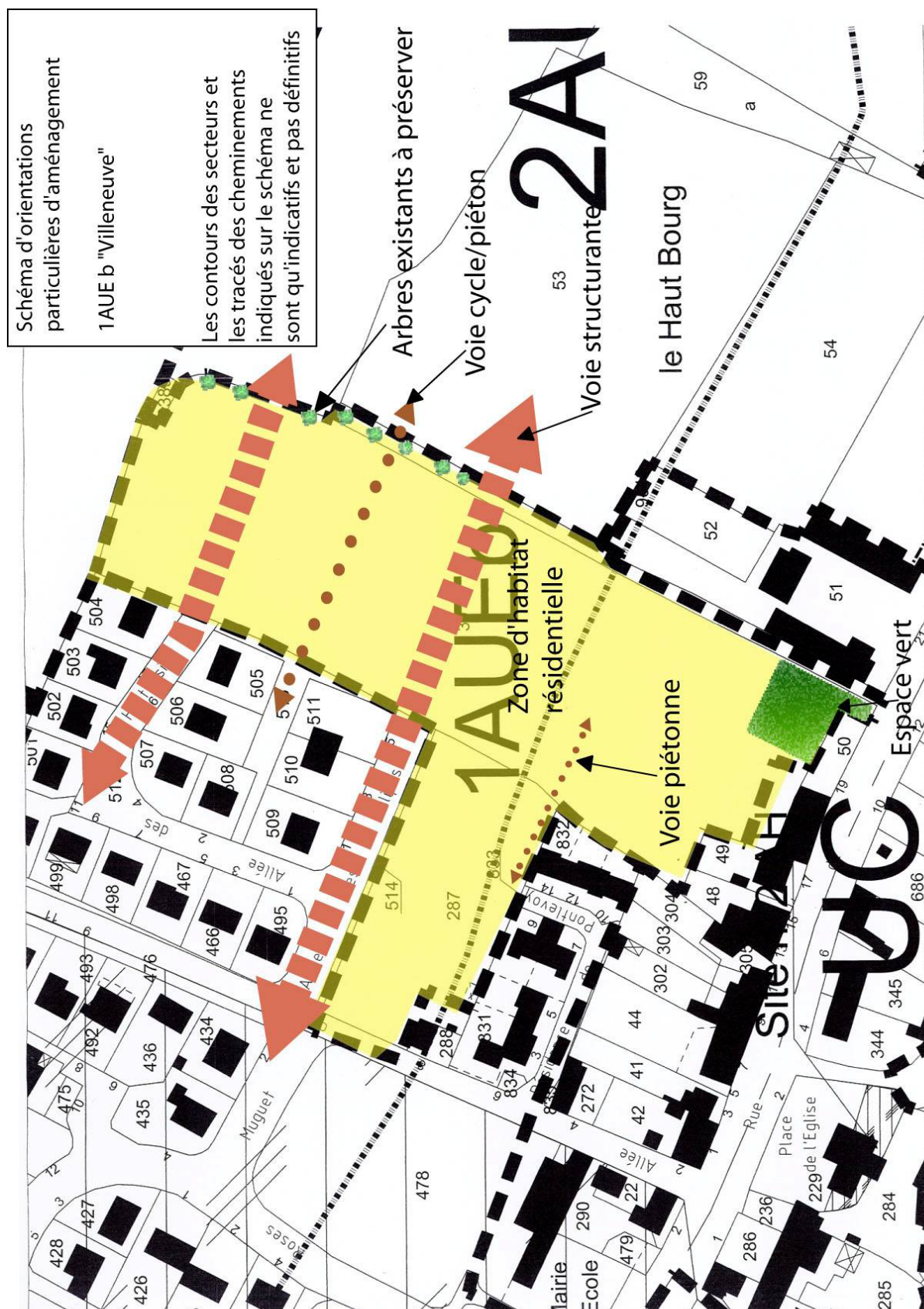
3 – ESPACES VERTS

3.1 – Conservation des arbres existants au niveau de la limite est du terrain.

Quelques arbres qui sont présents le long de la limite est du terrain, sont conservés.

3.2 – Espace vert au sud est

Pour les cycles et les piétons un des accès au quartier peut se faire depuis la N12 puisqu'au sud-est du terrain est réalisé un espace vert.



ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

ZONE 1 AUEc BRINTAULT

LE CONTEXTE

La zone 1AUEc du Haut Bourg est localisée en bordure de la RN et limitée au sud, à l'ouest et à l'est par l'urbanisation existante de Beaucé.

Il s'agit donc d'un secteur de densification au cœur de la trame bâtie existante.

Superficie globale de 1,3 hectares.

Cette zone a fait l'objet d'une étude particulière dans le cadre de la loi « Barnier ». Le rapport d'analyse, de décembre 2002 élaboré par Chouinard-Couasnon, présentant la zone en particulier et l'ensemble des abords de la RN12 en général est intégré dans le rapport de présentation du PLU en justification des extensions urbaines le long de la RN12.

La demande de dérogation au L 111.1.4 a été présentée et accordée par la Commission des Sites, lors de sa séance du 25 février 2003.

Les orientations d'aménagement, puis le règlement de la zone 1AUEc reprennent les principes d'aménagement et les conclusions de l'étude de décembre 2002.

LES OBJECTIFS

- Réfléchir à l'accès à la zone depuis la RN 12,
- Traiter la marge de recul inconstructible
- Raccorder la zone aux secteurs urbanisés proches.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

1 – AMENAGEMENT DE LA SORTIE SUR LA RN 12

La sortie de la zone sur la RN 12 devra être aménagée de manière à garantir la sécurité des usagers.

Bien que son positionnement ne soit pas définitivement déterminé, elle devra permettre également la desserte de la zone 2AU du Haut Bourg.

2 – VOIRIE

Le plan ci-joint ne fait pas mention du tracé exact de la voirie principale de la zone. Celle-ci sera définie ultérieurement.

Seuls les points de raccordement sont prévus :

- à la RN 12 au niveau du carrefour sécuritaire aménagé,
- au sud, liaison aux voiries existantes ou futures des lotissements proches (allée des Jonquilles, rue du Clos Pivon)

3- MARGE DE REcul PAR RAPPORT A LA RN 12

La RN12 est une voie à grande circulation soumise à la loi Barnier sur la protection de l'environnement. Une marge de recul de 75 mètres sans construction s'impose donc de part et d'autre de la voie.

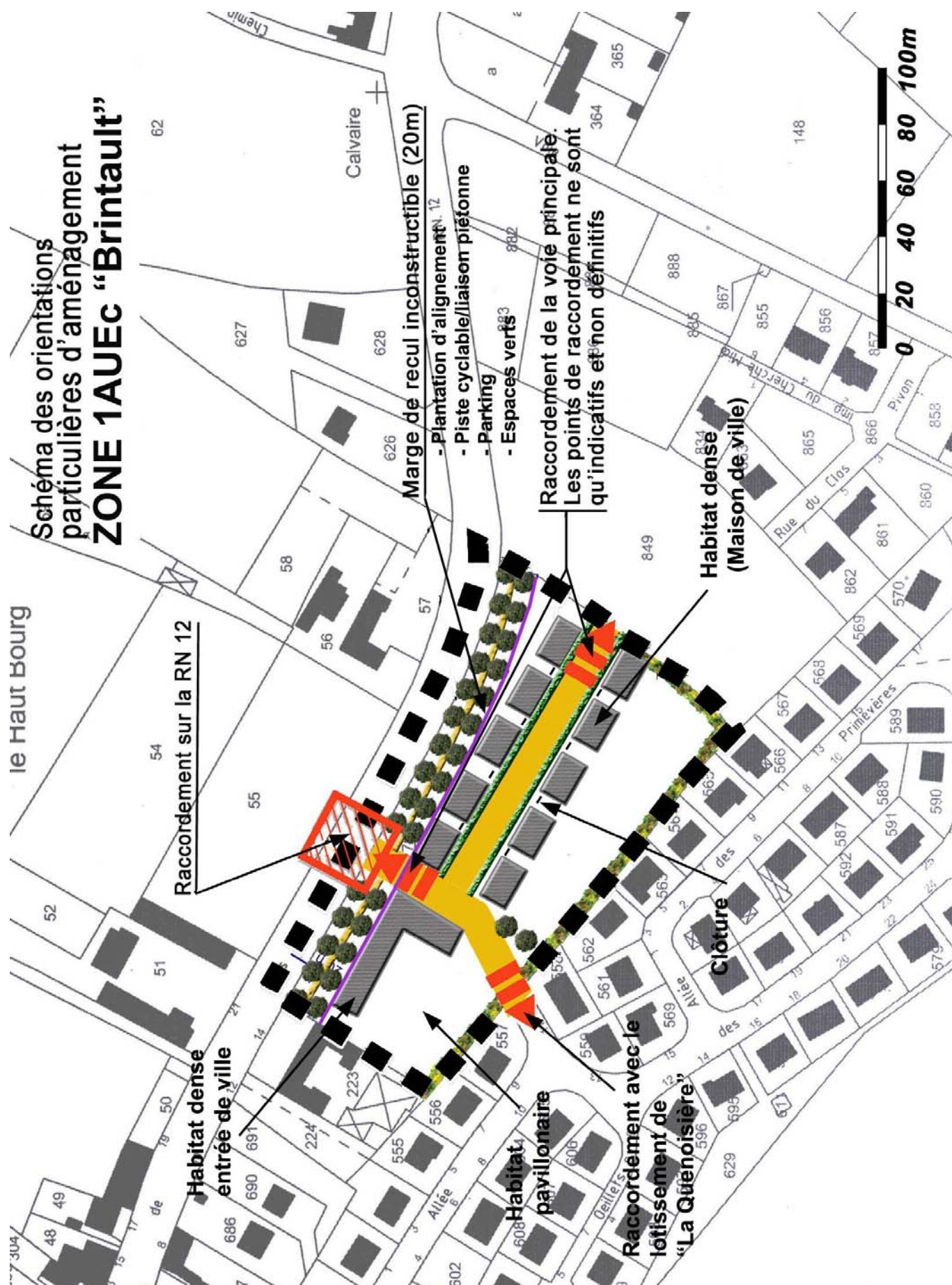
Une étude paysagère menée dans le cadre de la loi Barnier a permis de réduire cette marge de recul et de la mener à 20 mètres au niveau du secteur du Haut Bourg..

Cette marge de recul sera notamment utilisée pour l'implantation d'aménagements paysagers permettant l'intégration des constructions.

4- VOCATION DE LA ZONE

La zone 1AUEc du Haut Bourg est une zone à vocation résidentielle.

La répartition entre les différentes typologies et densités d'habitat devra respecter globalement les densités mentionnés sur le schéma de la page suivante.



ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

ZONE 1AUA de Monvilliers

LE CONTEXTE

Cette zone de 9,5 ha environ possède une large façade sur la RD 706, contournement est de Fougères.

Elle est située en limite communale, jouxtant la ville de Fougères. Au nord et au sud-ouest, les hameaux de la Haye et de Monvilliers forment des poches d'habitat ancien qu'il sera nécessaire de protéger des nuisances engendrées par la future zone d'activités.

Elle constitue l'extension nord de la zone de Beauséjour où sont installés en particulier des hôtels.

LES OBJECTIFS

- Etendre la zone d'activités Beauséjour.
- Proposer un aménagement de qualité notamment en façade de la RD 706.
- Protéger les secteurs d'habitation.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

1 – LES ACCES

La zone d'activités est accessible à partir de la RD 706 :

- entrée au nord
- sortie au sud

Ces 2 accès sont donc en sens unique.

2 – DESSERTE

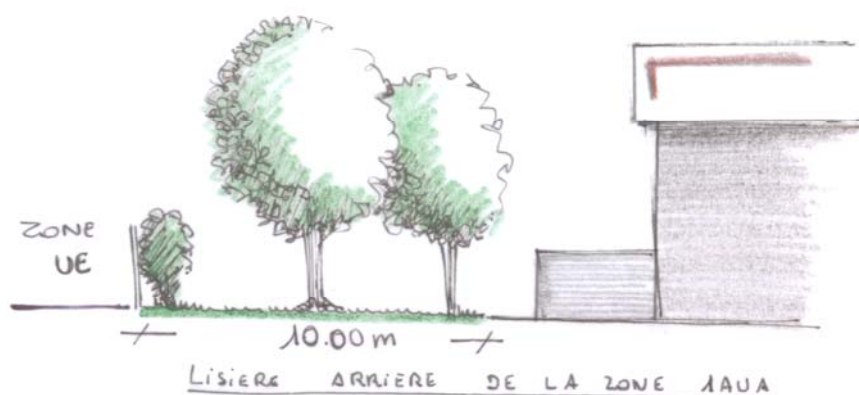
Les 2 accès nord et sud sont reliés par une voie principale, implantée vers le centre de la zone, afin de permettre une desserte rationnelle des lots de part et d'autre de cette voie.

Cette voie est terminée en ces deux extrémités (avant l'accès à la RD 706) par des plates-formes de retournement ; cela permet d'avoir une circulation à double sens à l'intérieur de la zone.

3 – ESPACES VERTS

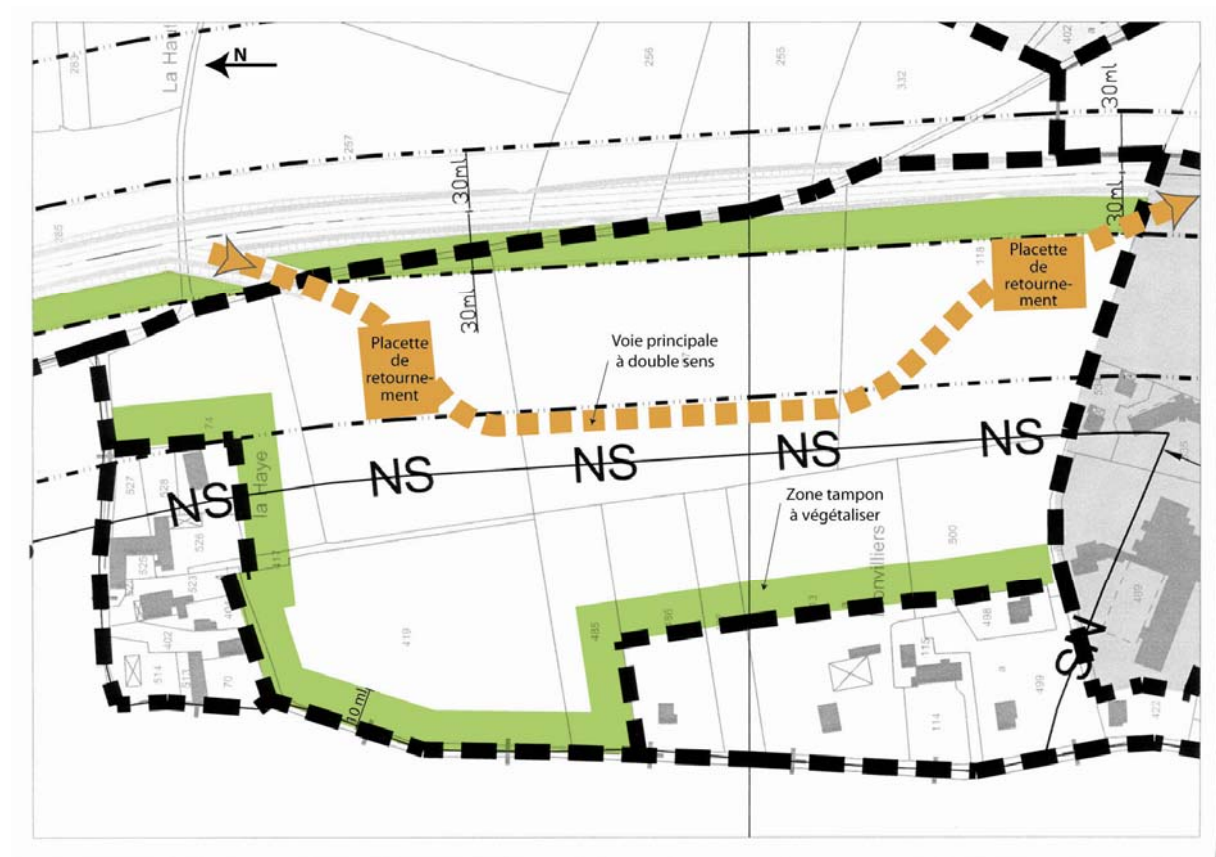
La bande de 30 m inconstructible par rapport à l'axe de la route départementale sera réservée à des espaces verts, mettant en valeur les bâtiments de la façade. Cette bande verte sera plantée d'arbres en bosquets, à feuillage caduc, laissant de larges fenêtres enherbées permettant d'apercevoir les bâtiments.

Une bande d'espace vert de protection de 10 mètres de large est instaurée en limite des zones UE. Cette bande devra être plantée à raison d'au moins un arbre pour 50 m². Elle sera complétée d'une haie arbustive et arborescente d'essences en mélange, à feuillage caduc en limite de propriété.



Organisation de parcelles en façade de la RD 706

Les accès sont fixés par les amorces prévues sur la rocade.



Les accès sont fixés par les amorces prévues sur la rocade.

ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

ZONE 1AUAc de Beauséjour

LE CONTEXTE

Le site de Beauséjour constitue le dernier quart autour du giratoire, il offre une large façade sur la RN 12.

Elle est située en limite communale, jouxtant la ville de Fougères. Au nord et au sud-ouest, les hameaux de la Haye et de Monvilliers forment des poches d'habitat ancien qu'il sera nécessaire de protéger des nuisances engendrées par la future zone d'activités.

Elle constitue l'extension nord de la zone de Beauséjour où sont installés en particulier des hôtels.

LES OBJECTIFS

- Etendre la zone d'activités Beauséjour, sous forme d'activités commerciales et de service uniquement. Les activités industrielles ou artisanales ne seront pas autorisées dans cette zone.
- Proposer un aménagement de qualité notamment en façade de la RN 12. L'aménagement de cette façade a fait l'objet d'une étude particulière dans le cadre de la dérogation à l'article L 111 – 1.4 du code de l'urbanisme afin de réduire la marge de recul de 75 m imposée.
- Protéger le secteur d'habitations de La Veslière et les hameaux au nord.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

1 – ACCES

La zone d'activités est accessible à partir du giratoire de Beauséjour par la création d'une cinquième branche. Un seul accès pour les véhicules : la voie de desserte se termine en impasse.

Un accès pour les cycles sera aménagé à partir du giratoire de la RN 12

Un accès piétonnier sera aménagé à l'est de la zone pour relier les zones résidentielles à travers le lotissement de la Veslière.

2 – DESSERTE

L'ensemble de la zone commerciale est desservie par la voie interne.

La voie interne se prolonge pour permet l'accès au hameau de « La Vigne »

3 – IMPLANTATION DES BATIMENTS

Les constructions devront être implantées avec les reculs suivants :

- 35 mètres par rapport à l'axe de la RN 12
- 30 m par rapport à l'axe de la RD 706.
- 90 m par rapport par rapport au centre du giratoire de Bellevue
- 12 m par rapport à la limite du chemin de la Veslière.

Les aires de stationnements sont mutualisées et paysagées.

4 – ESPACES VERTS

La bande de 35 m inconstructible par rapport à l'axe de la RN 12 sera réservée à des espaces verts, mettant en valeur les bâtiments de la façade. Le remblai le long de la RN 12 est conservé et sera planté de végétaux couvre-sol. La bande verte en haut du talus sera plantée d'arbres en bosquets, à feuillage caduc, laissant de larges fenêtres enherbées permettant d'apercevoir les bâtiments.

Une bande d'espace vert de protection de 12 mètres de large est instaurée en limite est de la zone, le long du chemin de La Veslière. Cette bande est réservée pour le traitement des eaux pluviales sous forme de noues enherbées, elle sera plantée d'arbres et d'arbustes d'essences indigènes ou adaptées au sol et au climat. Les plantations seront effectuées en bosquets, limitant ainsi l'entretien.

Les haies bocagères au nord du terrain seront conservées, à renforcer ou à créer afin de constituer une protection par rapport aux habitations et d'assurer une transition avec l'espace agricole au nord.

5 – ASPECTS EXTERIEURS

La hauteur des bâtiments est limitée à 9 mètres.

Les revêtements des façades seront plutôt de teintes mates et sombres afin de faciliter leur intégration dans le paysage

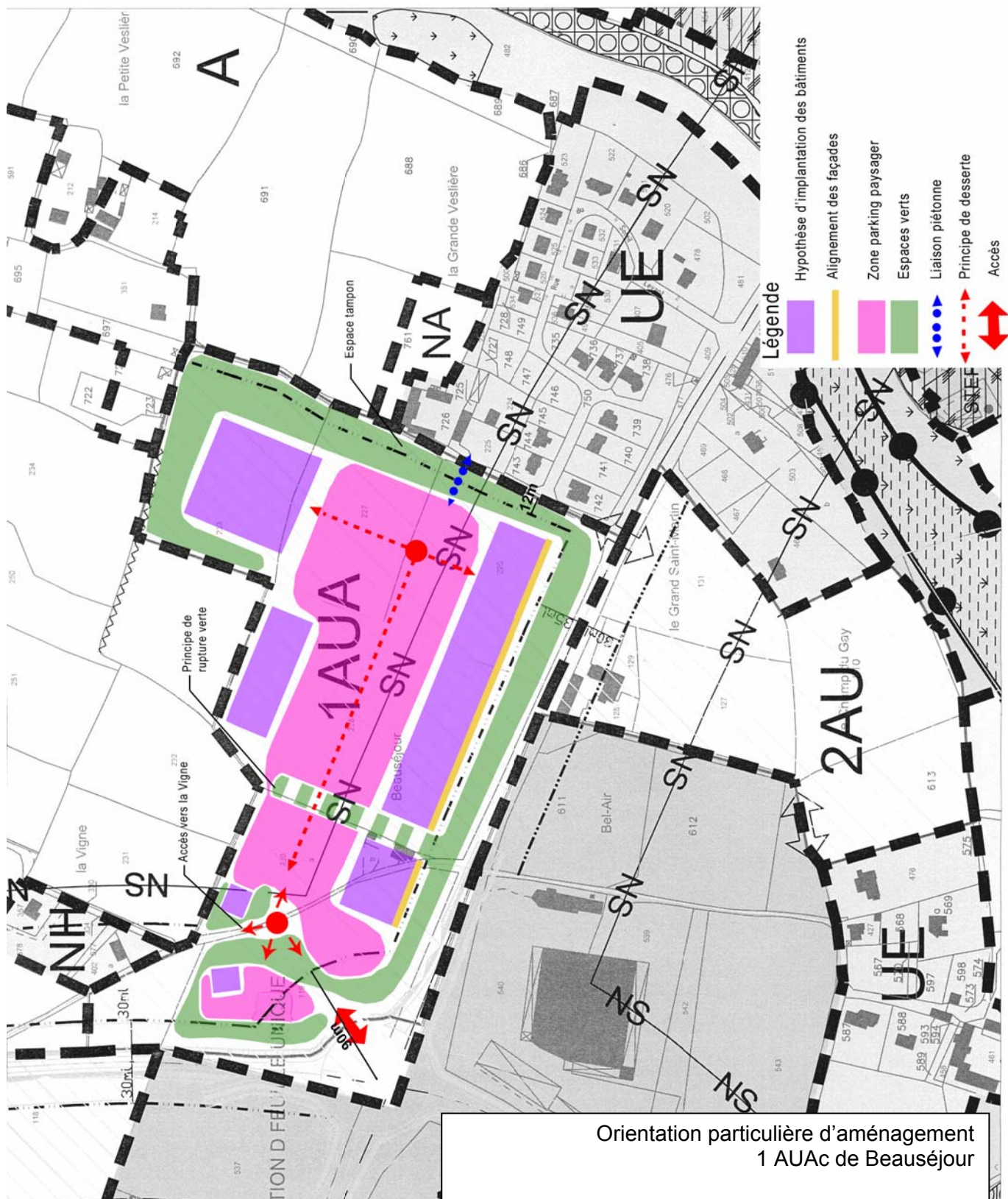
Les volumes des bâtiments doivent être simples. Les couleurs seront plutôt neutres avec une tonalité majeure de gris.

Les aires de stockage et les produits stockés devront être masqués à la vue depuis la RN 12 et depuis le chemin de la Veslière soit par un prolongement du bati existant, soit par la plantation d'une végétation à feuillage persistant.

Les enseignes publicitaires doivent être posées sur le volume du bâtiment, sans débordement. Les enseignes sur mâts ou posées sur la clôture sont interdites.

Les clôtures :

En façade des voies (RN12, RD 706 et chemin de la Veslière), les clôtures devront être installées dans l'alignement des bâtiments (et non pas dans les marges de recul). Elles devront être de teintes foncées dans les valeurs de gris. La hauteur maximale des clôtures est fixée à 2,00 m.



octobre 11

SARL MABA BEAUSEJOUR

Construction de l'espace commercial Beauséjour à Beaucé

Prise en compte de l'article L 111-1.4 du code de l'urbanisme
**Document justificatif de nouvelles
dispositions**

SOMMAIRE

I. Contexte de l'opération	3
II. L'inscription du projet dans le secteur de Fougères et Beaucé	3
III. L'état des lieux du site d'implantation	5
IV. Le projet commercial SARL MABA BEAUSEJOUR	8
V. Les mesures d'insertion du projet.....	9
V.1 Les nuisances.....	9
V.2 La securite	10
V.3 Le paysage	10
V.4 L'urbanisme	11
V.5 L'architecture	12
VI. La traduction dans le PLU	12

I. CONTEXTE DE L'OPERATION

La Société SARL MABA BEAUSEJOUR, dont les propriétaires sont Mr Masson et Mr Baron souhaite ouvrir un nouvel espace commercial comprenant différentes enseignes commerciales sur la commune de Beaucé, à l'Est de Fougères, le long de la RN 12.

Il vient s'inscrire en bordure de la RN12 sur un espace agricole compris entre des zones industrielles à l'est (ZI de l'Ecartelée et de la Guenaudière) et le secteur d'habitat de la Veslière.

Le projet global d'aménagement du parc commercial a été conçu par le cabinet SCE.

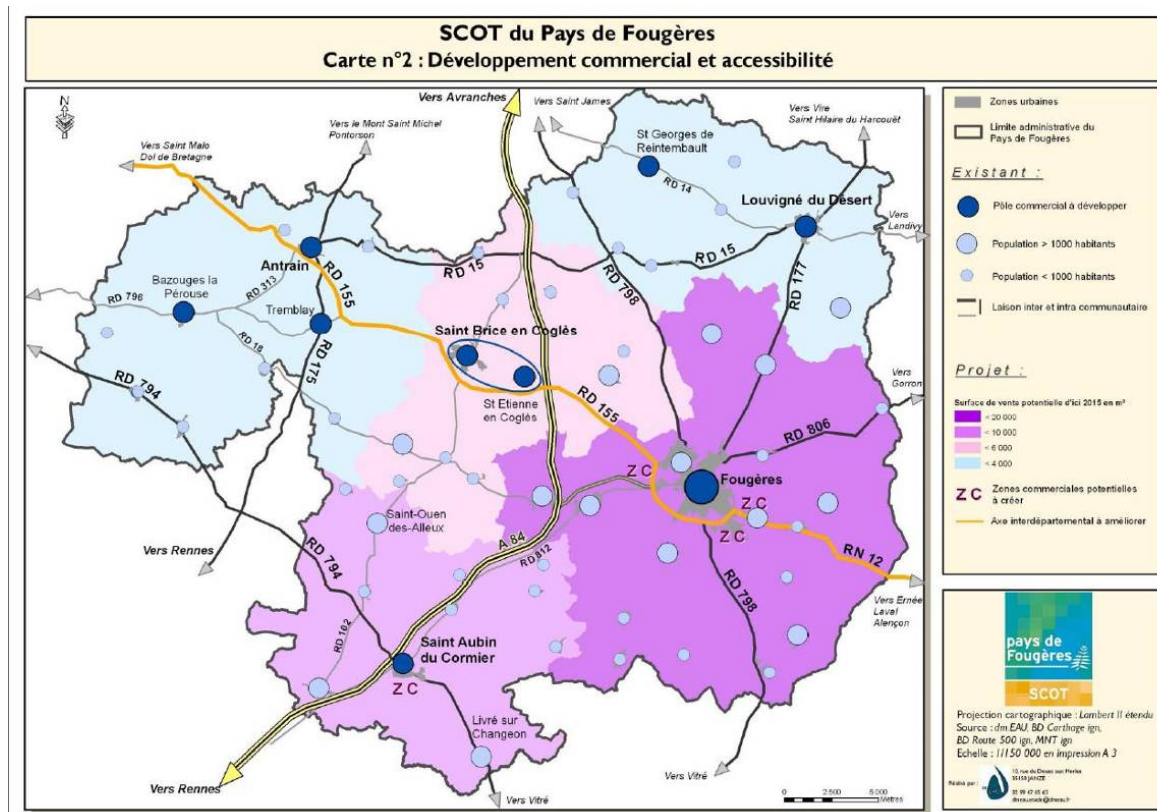
Au regard des prescriptions du Plan Local d'Urbanisme de Beaucé (actuellement en révision), un recul de 75 mètres est imposé par rapport à l'axe de la RN 12 au titre de l'article L111-1.4 cette notice a pour objet de justifier de nouvelles règles de recul.

II. L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LE SECTEUR DE FOUGERES ET BEAUCE

Le projet d'implantation du centre commercial vient s'articuler avec des échelles plus larges d'aménagement du territoire.

Ce secteur a fait l'objet d'une planification importante depuis de nombreuses années avec le développement des zones industrielles à l'Est de Fougères.

Aujourd'hui, le SCoT identifie ce secteur comme une zone commerciale potentielle à créer. Il confirme également le renforcement souhaité de la RN 12 (cf. carte 1-extraite du DOG du SCOT approuvé 08/03/2010).



Plusieurs projets structurants d'activités sont également prévus à proximité avec en particulier l'extension et la création des Parc d'Activités de la Grande Marche et de l'Aumallerie.

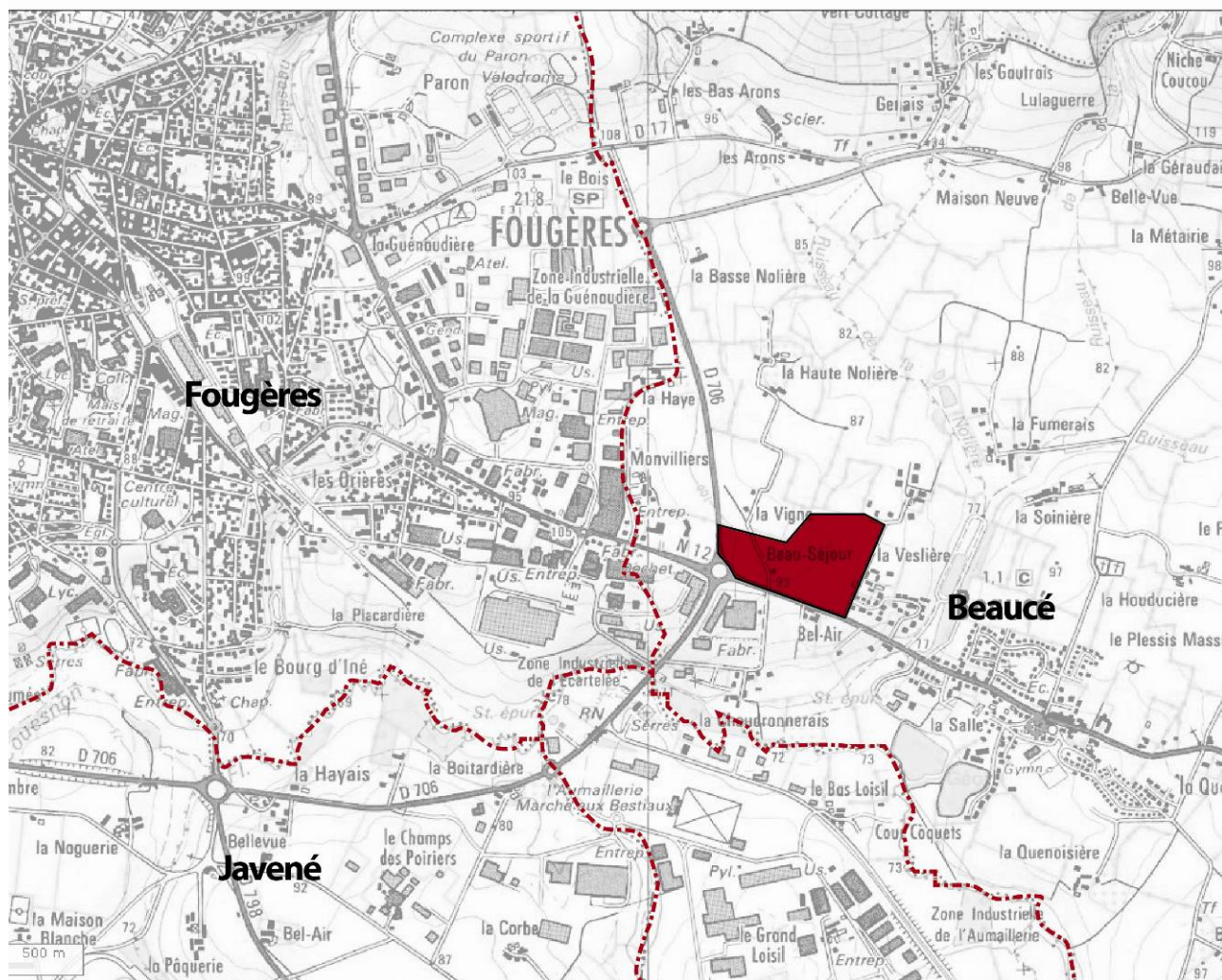
Le projet de zone commerciale s'inscrit donc dans une continuité liée aux secteurs d'activités mais aussi dans une diversification par la création d'une offre commerciale variée à proximité du bourg de Beaucé et des actifs de ces zones.

Le terrain d'implantation se situe à l'est de Beaucé, au lieu-dit Beauséjour/Bel-air. Il s'appuie sur le carrefour giratoire qui fait l'interface avec les zones de la Guénaudière et de l'Ecartelée qui accueille des entreprises de type PME artisanales, surfaces de logistiques et industrielles, etc.

Cet équipement commercial vient donc s'inscrire en interface des espaces dédiés aux activités, de zones d'habitat, d'activités ou de services structurant cette entrée de l'agglomération fougèraise en apportant un signal.

SITUATION DU PROJET

N ▲
fond : géoportail 2011



III. L'ETAT DES LIEUX DU SITE D'IMPLANTATION

Le terrain d'implantation a une forme rectangulaire délimitée par la RN 12 et la rue du soleil levant, et une superficie d'environ 97 200 m². Il est quasiment plat et aujourd'hui cultivé. Inscrit au contact d'un giratoire, d'une zone d'habitat et d'infrastructures routières majeures, il est donc perceptible ponctuellement par les usagers de la RN 12 et plus durablement par les riverains.

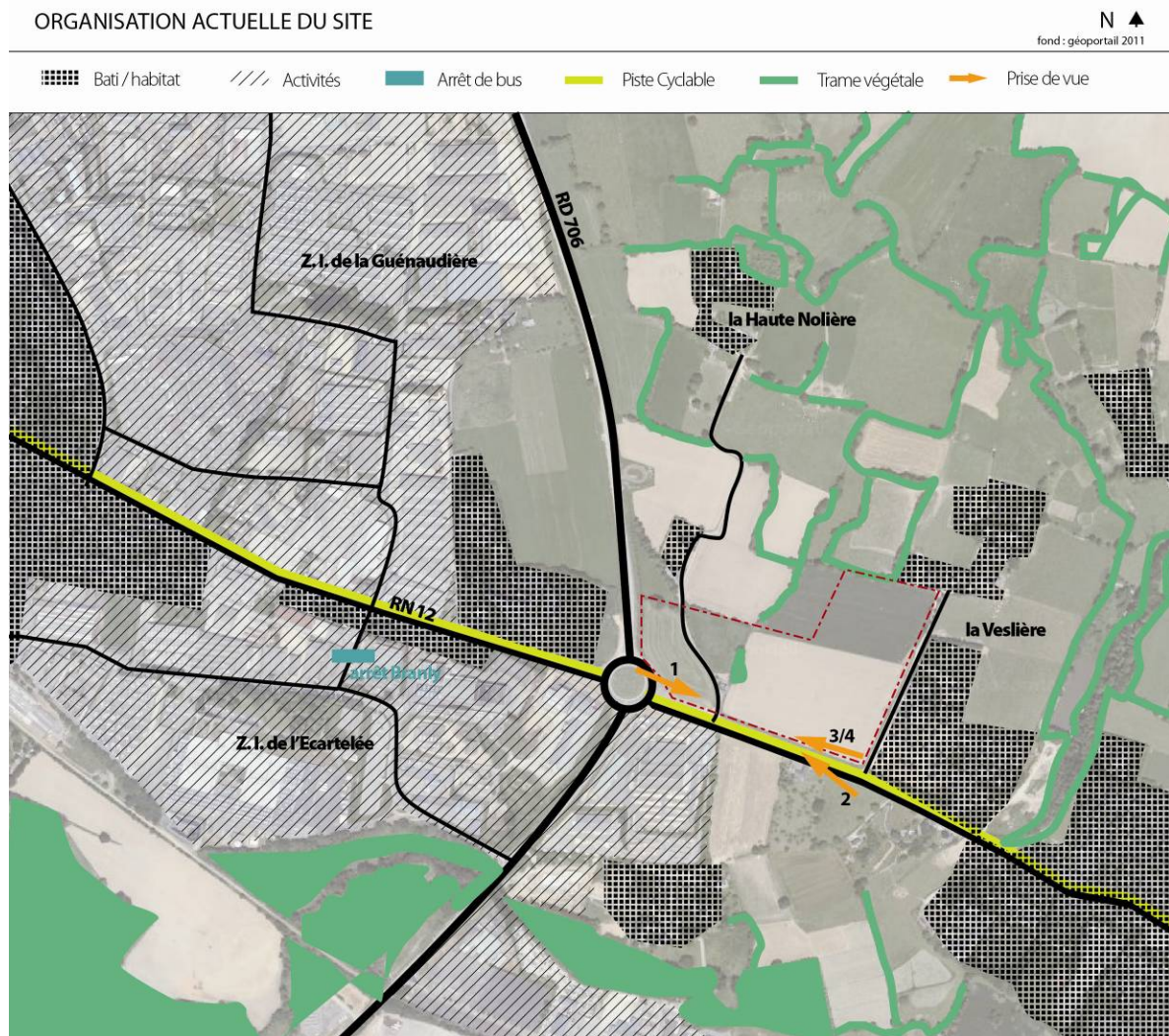
Le terrain d'implantation du projet est actuellement bordé :

- au nord par un espace agricole ponctué d'habitat dispersé
- à l'est par la rue du soleil Levant et le secteur d'habitat de la Veslière qui annonce le bourg de Beaucé
- au sud par la RN 12, artère principale qui dessert Beaucé,
- à l'ouest par le carrefour giratoire et la RD 706 qui longe la zone de la Guénaudière et amorce les différents secteurs d'activités et l'agglomération de Fougères

A proximité du giratoire, le site est par ailleurs traversé (nord sud) par une voie de desserte d'habitat : la Haute Nolière. Le site est en remblais de 2 mètres par rapport à la RN 12. Il surplombe donc le tracé. Il est desservi par une continuité cycle, facilitant les liaisons entre Beaucé et Fougères. La ligne de Bus la plus proche propose un arrêt rue Branly à 550 mètres environ du projet.

La RN 12 est en 2 x 1 voie sur cette section avec un ralentissement des véhicules d'autant plus important que l'on est proche du giratoire. La typologie de la RN 12 reste relativement routière : bien qu'une piste cyclable soit présente au contact du site, il n'y a de trottoir que dans le bourg de Beaucé (cf photo 2).

Actuellement occupé par des cultures de maïs, il présente quelques reliquats de haies bocagères sur sa partie Nord-est principalement.





1/ Vue depuis le giratoire en allant vers Beaucé (emprise du site en rouge)



2/ Vue sur le site depuis l'accès (coté RN 12) vers le secteur d'habitat

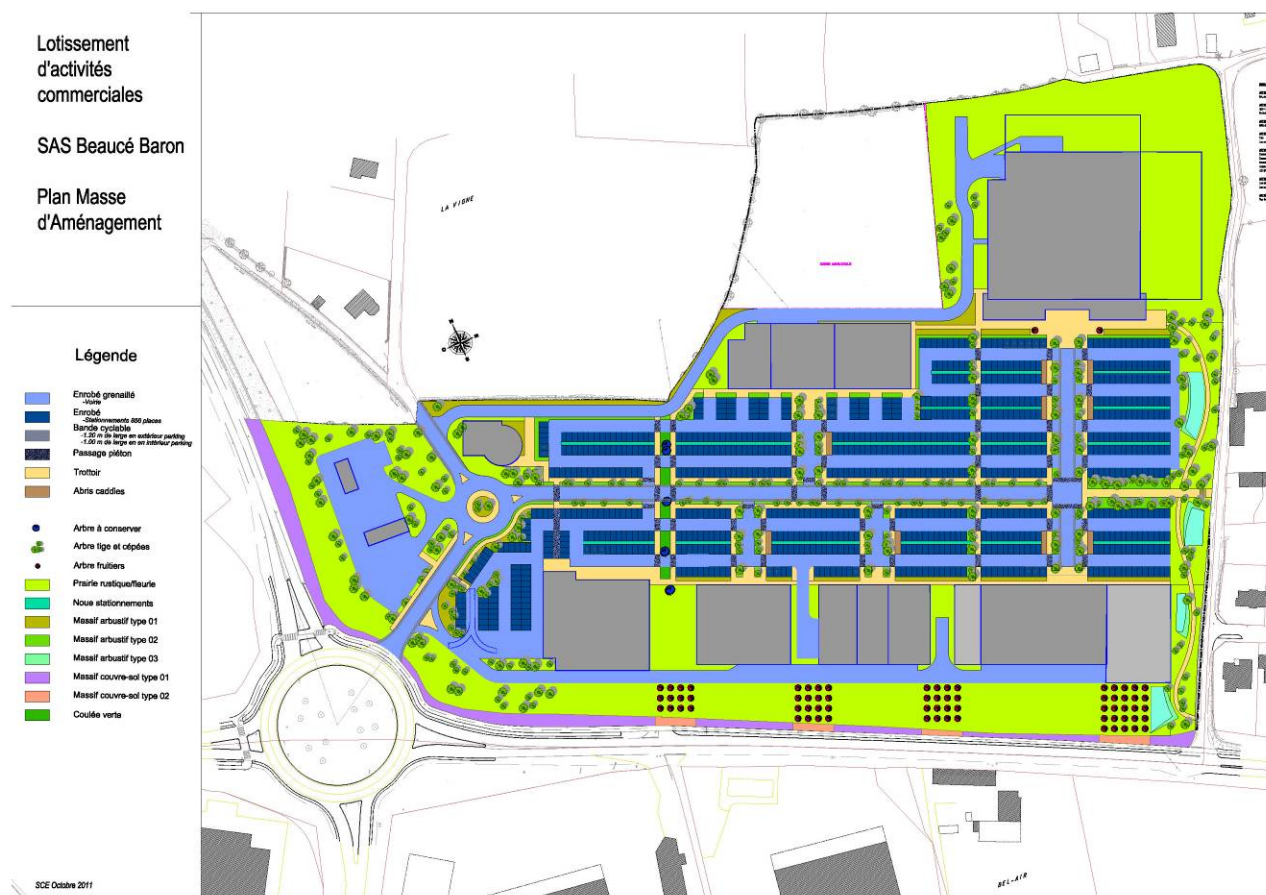


3/ Vue depuis le talus du site surplombant la RN 12 (vue vers l'ouest)



4/ Vue sur le site et les haies bocagères au nord depuis le talus au croisement de la route du soleil levant et de la RN 12 (vue vers l'ouest)

IV. LE PROJET COMMERCIAL SARL MABA BEAUSEJOUR



Le projet concerne un ensemble de bâtiments à vocation commerciale dont l'accès principal se fait depuis le carrefour giratoire de la RN 12.

La route de la Haute Nolière est partiellement déviée : son accès sera mutualisé avec celui du lotissement par le carrefour giratoire de la RN 12.

Les entrées et sorties de livraison se feront également par le giratoire de la RN 12 mais emprunteront un accès dédié suivant des courbes adaptées tout comme l'accès des pompiers.

La clientèle accèdera et sortira des établissements à pied, en deux roues et en véhicules en circulant sur l'espace central aménagé, l'accès général étant organisé depuis l'entrée-sortie commune par un petit giratoire gérant les flux entre la plateforme commerciale, la station service et le Haute Nolière.

Les circulations automobile et piétonne seront différenciées.

Un parvis piétonnier dessert les accès aux surfaces commerciales de part et d'autre de l'espace de stationnement central.

Une première rangée de bâtiments vient s'implanter en parallèle de la RN 12, tandis que les autres s'adosent aux limites parcellaires, dégagant ainsi un espace central de circulation et de stationnements.

Cette disposition permet d'inscrire le projet dans le prolongement du bâti bordant la RN 12 et de pouvoir donner une façade au projet afin d'avoir une meilleure lisibilité d'aménagement, tout en éloignant les espaces circulés du projet de la RN et du giratoire.

Le projet offrira de larges espaces végétalisés et largement plantés en essences locales sur toute sa périphérie, avec une densité d'arbres de hautes tiges et de cèpées sur l'entrée principale et la création de volume rythmés de fruitiers le long de la façade arrière au sud. Les haies bocagères au nord seront conservées et plusieurs bassins de retentions paysagers seront créés sur le coté Est au contact de la rue du Soleil Levant.

V. LES MESURES D'INSERTION DU PROJET

L'implantation des bâtiments respecte un recul de 35 ml par rapport à l'axe de l'avenue de la RN 12.

Le parti d'aménagement du projet se justifie au regard de plusieurs critères liés aux enjeux que présente la RN 12 classée voie à grande circulation au droit du projet.

V.1 LES NUISANCES

Les enjeux

LE BRUIT

Au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, la RN 12 est en catégorie 3, c'est-à-dire que sur des secteurs de 100 mètres de part et d'autre de la chaussée, des mesures d'isolement doivent être prises pour certains bâtiments.

Au regard de ce projet commercial, aucun bâtiment n'est concerné.

La protection phonique des habitations de la rue du Soleil Levant.

LE REJET DES EAUX PLUVIALES

L'aménagement en bordure de la RN 12 conduira à imperméabiliser d'importantes surfaces, avec la collecte d'eaux potentiellement polluées par le lessivage des aires de stationnement et de circulation.

Les propositions

- minimiser les nuisances sonores de la route par un recul du bâti
- réguler les eaux pluviales et inciter à l'utilisation des solutions alternatives (stockage, infiltration,...) ; aucune eau pluviale ne sera rejetée vers la plateforme routière de la RN

La traduction dans le projet

- recul du bâtiment vis-à-vis de la RN 12 (35 m depuis l'axe)
- création d'un premier front bâti qui permettra de protéger les espaces extérieurs de circulation piétonne notamment.
- création d'un espace paysager (écran visuel) sur la frange RN 12 dans les axes où aucun bâtiment n'est implanté et au contact de la rue du Soleil Levant
- maintien de surface en pleine terre et respect de la réglementation rejet des eaux pluviales (un dossier « loi sur l'eau » sera établi)
- le projet de station service sera implanté à l'ouest de la zone à proximité du giratoire et éloigné des habitations

V.2 LA SECURITE

Les enjeux

- trafic important sur la RN 12 et connexion au giratoire suffisamment dimensionnée
- accès au hameau par la route de la Haute Nolière à maintenir
- une continuité cycle parallèle à l'axe
- pas de trottoir le long de l'axe
- implantation de la station service

Les propositions

- ne pas modifier la configuration de l'infrastructure de la RN 12
- prolonger la piste cycle depuis l'axe sur le projet
- sécuriser l'accès des piétons
- ne pas perturber le conducteur par un effet « vitrine »

La traduction dans le projet

- accès de tous les véhicules uniquement à partir du giratoire de la RN 12
- sécurisation de l'accès au hameau par la création d'un giratoire gérant les flux entre les commerces, la station service et le hameau
- accès piétons et cycles depuis Beaucé sur un cheminement dédié (accès depuis la rue du Soleil Levant)
- accès cycles à partir du giratoire de la RN 12 équipée de continuités douces
- recul des constructions à partir du centre du giratoire (90m) et depuis l'axe de la RN 12 (35m)
- le remblai de 2 mètres entre la RN 12 n'est pas modifié en terme de nivellement dans le cadre du projet, il sera seulement végétalisé, ce qui permettra de conserver une vision partielle des bâtiments depuis la partie Est de la voie
- un dossier ICPE sera établi dans le cadre de l'implantation de la station service
- teintes sombres et mates préconisées sur les bâtiments limitant l'éblouissement

V.3 LE PAYSAGE

Les enjeux

- section d'entrée de ville marquée par un paysage agricole de bocage
- secteur tampon en frange de l'agglomération de Fougères et les premières habitations de Beaucé
- perception limitée de la parcelle depuis la RN 12 à l'est du fait du talus actuel
- perception forte depuis les habitations à l'est du site le long de la rue du Soleil Levant
- perception forte depuis l'ouest à partir du giratoire qui présente un cône de vision ouvert sur le site

Les propositions

- structurer les vues depuis le giratoire et l'axe de la RN 12 avec un aménagement paysager qui permettra d'éviter un effet vitrine anarchique le long de la RN
- fermer le paysage depuis la rue du Soleil Levant afin de minimiser les vis-à-vis habitat/activités

La traduction dans le projet

- traitement qualitatif de l'entrée avec des matériaux nobles et des plantations d'arbres tiges et de cépées qui rappellent le bocage existant
- plantations régulières de volumes structurés d'arbres fruitiers dans les axes non construits afin de rythmer les vues
- recul du bâti afin de limiter la perception depuis la RN
- utilisation limitée des espaces compris entre les bâtiments et la RN 12 (voie de livraison, plantations)
- aire de stationnement mutualisée et paysagée
- remblai conservé et planté de couvre-sol masquant pour partie les bâtiments
- hauteur limitée du bâtiment à 9m

V.4 L'URBANISME

Les enjeux

- sensibilité de l'entrée de ville
- linéaire banal de zone industrielle/commerciale à éviter

Les propositions

- éviter d'avoir des bâtiments qui s'adresse directement sur la RN 12

La traduction dans le projet

- mise en œuvre d'un paysage structuré en rythme et en volume
- bâtiment parallèle à la RN mais en recul
- maîtrise de la hauteur des bâtiments limitée à 9m,
- maîtrise des clôtures : nature, forme, hauteur
- composition organisée autour d'un espace central à partir du giratoire et avec un filtre végétal.

V.5 L'ARCHITECTURE

Les enjeux

- espace de transition entre la zone rurale au nord (absence de construction) et les zones plus urbaines : industries et habitations de Beaucé (espace de bâtiments multiples et diversifiés)

Les propositions

- limitation de la perception des installations depuis la RN
- maîtriser l'aspect du bâti dans le cône de visibilité depuis la RN et le giratoire
- Volonté d'harmonisation des façades des bâtiments

La traduction dans le projet

- recul des bâtiments (35 mètres de l'axe de la RN)
- important recul du premier bâtiment depuis le giratoire (90 m depuis le centre)
- teintes mates et coloris sombres s'intégrant dans le paysage
- hauteur limitée à 9 mètres
- pas d'enseigne dépassant le volume du bâtiment

VI. LA TRADUCTION DANS LE PLU

Au regard du PLU actuel et du règlement concernant le secteur 1AUe applicable au secteur, le projet propose les adaptations suivantes via la procédure de révision :

- recul des bâtiments à 35 mètres de l'axe de la RN 12 (75m actuellement)
- utilisation limitée des espaces compris entre les bâtiments et la RN :
 - o de 0 à 25 m : ouvrages de régulation des eaux pluviales, plantations
 - o de 25 à 35 m : voie de desserte, espace de livraison
- recul du premier bâtiment imposé à 90 m depuis le centre du giratoire
- teintes mates et coloris sombres des bâtiments facilitant leur intégration dans le paysage
- hauteurs des bâtiments limitées à 9 mètres (15m actuellement)
- maîtrise des clôtures : nature, forme, hauteur :
 - o n'excéderont pas 2 mètres
 - o teintes foncées dans les valeurs de gris (RAL 7011, 7012, 7015, 7031)
- pas d'enseigne dépassant le volume des bâtiments (conformément au PLU actuel)

ZONE COMMERCIALE DE BEAUSEJOUR

NOTE D'ANALYSE

TEST DE FONCTIONNEMENT DU GIRATOIRE POUR L'ACCESSIBILITE A LA ZONE COMMERCIALE DE BEAUSEJOUR – COMMUNE DE BEAUCE



29 MARS 2012

REVISIONS DE CE DOCUMENT

A	28/03/12	Première émission	F.BAUDOUIN	G. GEFFROY	G. GEFFROY
B	29/03/2012	Modification intitulé	F.BAUDOUIN	G. GEFFROY	G. GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION

SOMMAIRE

1. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET ET DU CONTEXTE	4
2. OBJET DE LA MISSION	5
3. HYPOTHESES.....	5
3.1. Representation schématique du giratoire.....	5
3.2. Données de trafic en situation actuelle.....	5
3.2.1. Détermination de l'heure de pointe.....	6
3.2.2. Identification du jour de pointe.....	6
3.2.3. Tendances de flux directionnels.....	7
3.2.4. Hypothèses de flux générés par la Zone Commerciale	7
3.2.5. Origine des flux générés par la zone commerciale	8
3.2.6. Matrice des flux directionnels – Hypothèse à l'heure du soir	9
4. TEST GIRABASE	10
5. CONCLUSIONS DE L'ETUDE	10

1. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET ET DU CONTEXTE

La SARL MABA BEAUSEJOUR projette de réaliser un centre commercial au lieu-dit Beauséjour, sur le territoire de la commune de Beaucé.

La zone commerciale ainsi projetée, est située sur une parcelle à l'intersection de la RN 12 et la RD 706.

En plus du centre commercial Super U, cette zone commerciale permettra d'accueillir de nombreuses enseignes telles que Décathlon, Kiabi et Gifi, d'attractivité locale et intercommunale.



L'accès à la zone commerciale est aménagé depuis le giratoire existant, à 4 branches, entre la RN 12 (entre Fougères et Beaucé), la RD 706 (au Nord), et la rocade de l'Aumallerie au Sud. Une cinquième branche serait donc créée, entre la RN 12 à l'est, et la RD 706 au Nord, pour desservir l'ensemble de la zone commerciale.

En termes de géométrie des aménagements, un avis favorable de la DIRO a été prononcé en février 2009 quant à la faisabilité géométrique de la réalisation d'une cinquième branche.

Cet avis précise qu'il convient de s'assurer du bon fonctionnement ultérieur de l'infrastructure, en vérifiant notamment :

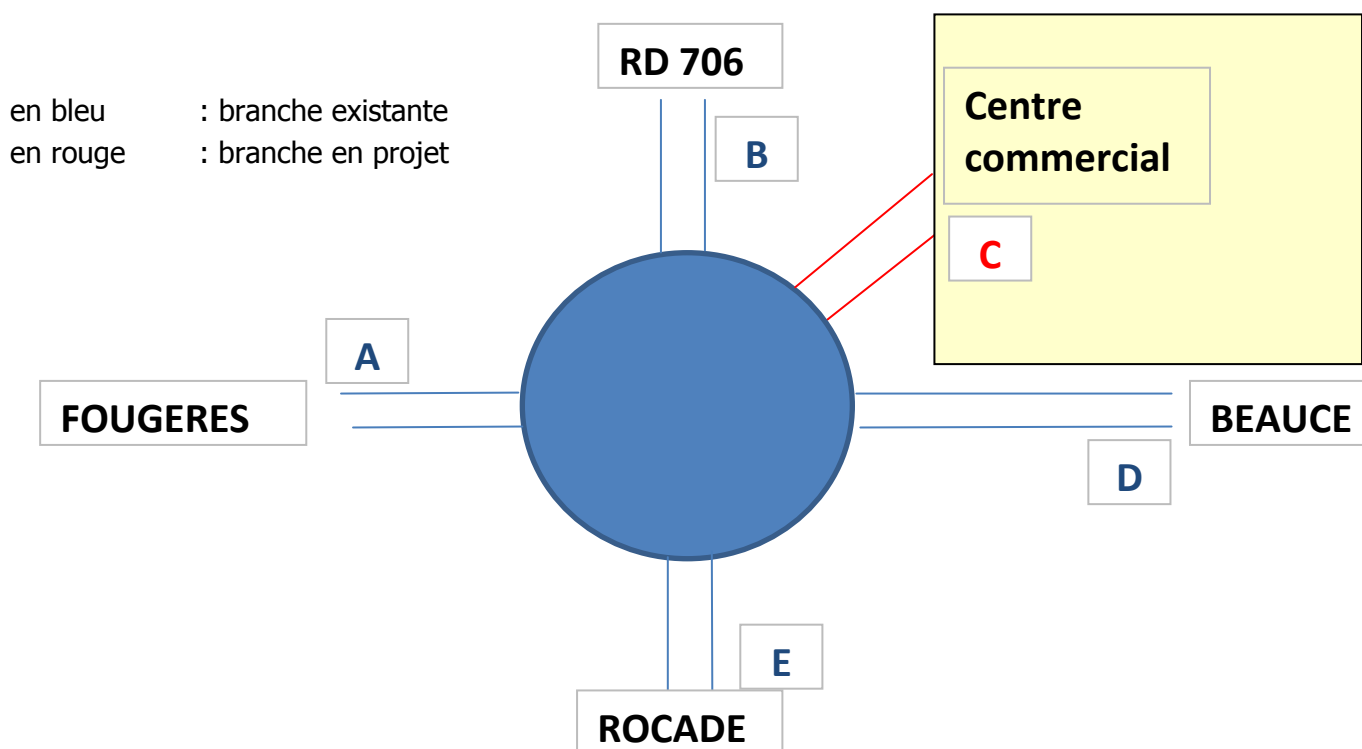
- La capacité future du giratoire à 5 banches
- la visibilité offerte à l'utilisateur, depuis et sur la nouvelle branche.

2. OBJET DE LA MISSION

L'objet de la mission confiée à INGEROP par la SARL MABA BEAUSEJOUR, et de permettre de répondre à l'avis de la DIRO pour s'assurer de la capacité future du giratoire, en fonction des aménagements prévus pour accéder à la zone commerciale.

3. HYPOTHESES

3.1. Représentation schématique du giratoire



3.2. Données de trafic en situation actuelle

Les données de trafic utilisées pour l'analyse du fonctionnement du giratoire sont issues de la campagne de comptages automatiques réalisée du 19 au 25 septembre 2011, pour le compte de la DREAL, dans le cadre de l'étude d'opportunité de la réalisation de la liaison RN 12 entre Alençon et Fougères.

Des compteurs automatiques ont été disposés sur les quatre branches du giratoire existant.

L'utilisation de ces données a fait l'objet d'un accord par la DREAL.

3.2.1. Détermination de l'heure de pointe

Vu les trafics actuels, l'heure de pointe du soir (17h - 18h) est la plus critique quant à la circulation générale en véhicules légers.

Illustration de la répartition du trafic, le Jour le plus chargé de la semaine – sur la branche A

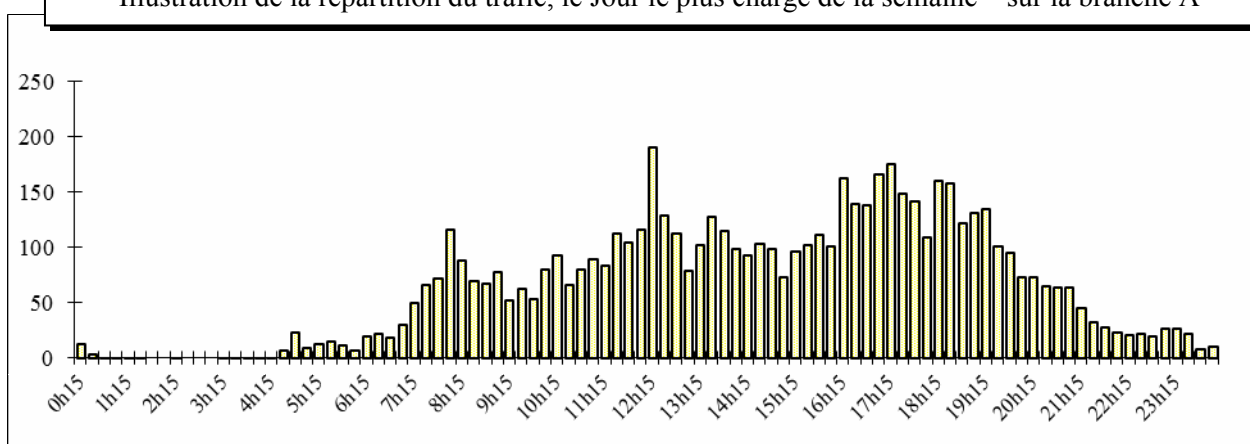
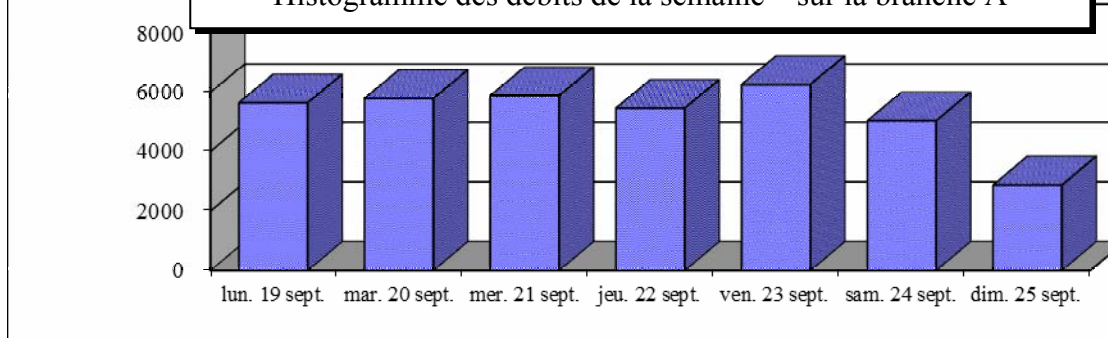


Figure : Répartition horaire du trafic, sur la branche A – sens entrant sur le giratoire

3.2.2. Identification du jour de pointe

D'une manière générale, le jour le plus chargé sur chacune des branches est le vendredi. Les trafics de la journée du samedi ne sont pas dimensionnant pour la circulation générale.

Histogramme des débits de la semaine – sur la branche A



On remarquera toutefois, dans les comptages automatiques, que même si le trafic à la journée est le plus important sur la journée du vendredi, l'heure de pointe du soir (17h-18h) peut être plus importante pour d'autres jours de la semaine (du lundi au vendredi).

Dans les hypothèses de trafic, nous nous sommes donc attachés à prendre en compte le trafic de pointe le plus important pour chaque branche, de 17h à 18h.

3.2.3. Tendances de flux directionnels

Une campagne de comptages directionnels visuelle a également été menée sur ce giratoire. A défaut de pouvoir utiliser les données chiffrées de cette enquête, nous sommes à même d'établir les tendances de flux directionnels sur le giratoire existant

Proportion de flux directionnels

	% vers A	% vers B		% vers D	% vers E
A		33%		27%	41%
B	31%			25%	45%
D	39%	32%			29%
E	49%	29%		22%	

3.2.4. Hypothèses de flux générés par la Zone Commerciale

Les études de marché réalisées pour le centre commercial Super U, ont indiqué un objectif de l'ordre de 1000 à 1200 caddies par jour.

Du fait de l'attractivité de l'enseigne alimentaire, on peut estimer que les flux complémentaires, générés par les autres enseignes s'inscriront en marge de cette attractivité principale.

Le trafic induit par cette nouvelle zone commerciale peut être déterminé sur la base de ratios classiquement adoptés sur d'autres études, en fonction de la surface de vente.

Ratio de génération de trafic	HPS	
	Entrées	Sorties
Commerces (veh/ surface de vente)	0.025	0.025

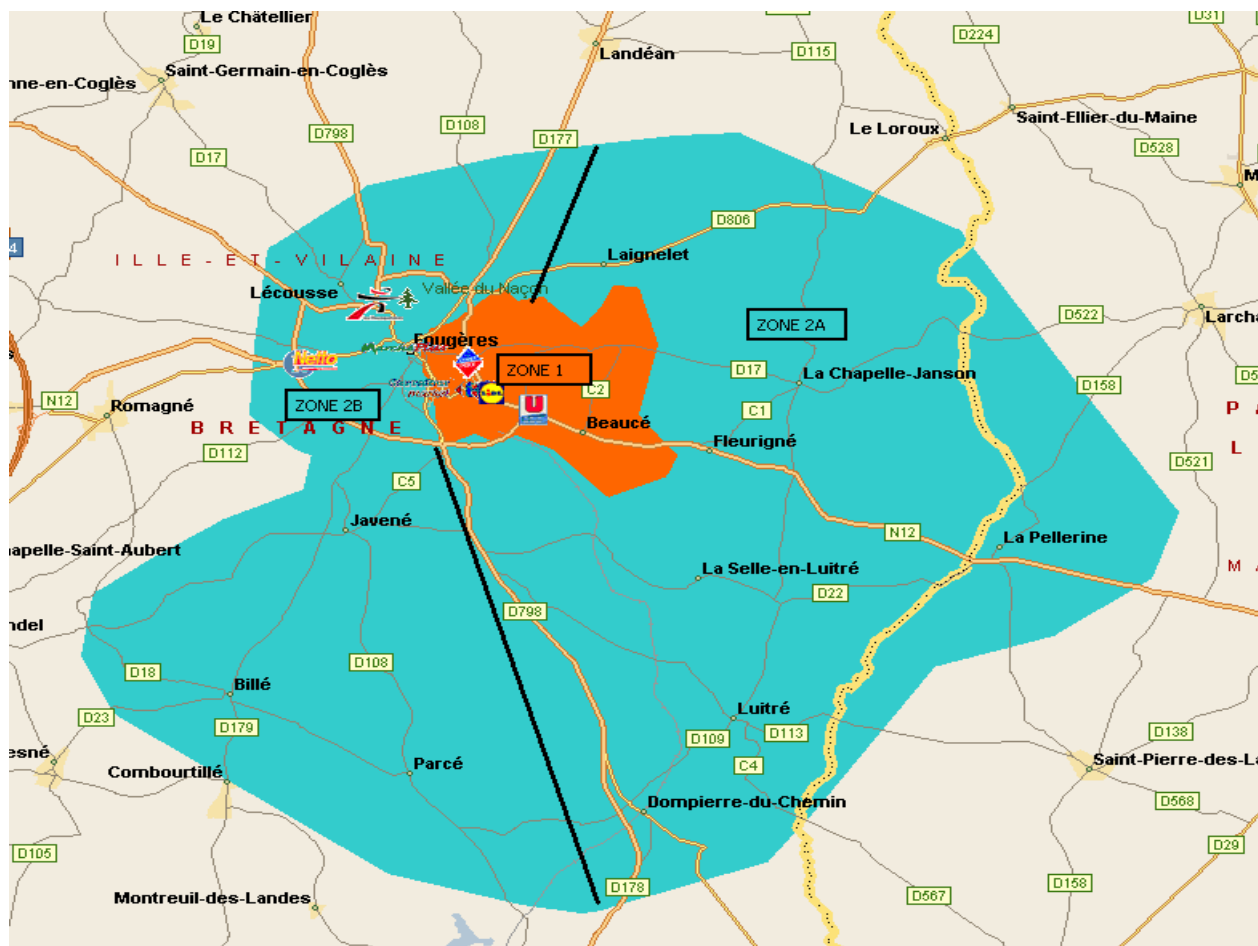
La surface de vente cumulée sur la zone commerciale est de l'ordre de 14 550m².

Le trafic généré est donc de l'ordre de 365 véhicules à l'heure de pointe.

Par mesure conservatoire, nous allons adopter une hypothèse de trafic généré de **400 véhicules**, à l'heure de pointe du soir.

3.2.5. Origine des flux générés par la zone commerciale

L'étude de marché réalisée pour l'implantation du centre commercial, a déterminé une aire de chalandise de l'enseigne commerciale Super U, illustrée par la carte ci-après.



ZONE 1

	Total Zone 1	Dont provenance Beaucé (branche D)	Dont provenance Fougères (branche A)
Proportion de la population concernée par l'aire de chalandise	24%	15%	85%
Traduction en Nombre de véhicules à l'heure de pointe du soir	96	14	82

ZONE 2A

	Total Zone 2A	Dont provenance Beaucé (branche D)	Dont provenance Nord (branche B)
Proportion de la population concernée par l'aire de chalandise	15%	85%	15%
Traduction en Nombre de véhicules à l'heure de pointe du soir	60	51	9

ZONE 2B

	Total Zone 2B	Dont provenance rocade (Branche E)	
Proportion de la population concernée par l'aire de chalandise	61%	100%	
Traduction en Nombre de véhicules à l'heure de pointe du soir	244	244	

On considère également que les flux en provenance des différentes branches sont égaux au flux sortants vers ces différentes branches (les trajets correspondent à un aller-retour domicile - zone commerciale).

3.2.6. Matrice des flux directionnels – Hypothèse à l'heure du soir

Les données de trafic actuel nous ont permis d'identifier que l'heure de pointe du soir (17h – 18h) est la plus critique pour ce giratoire.

De plus, les heures d'ouverture du centre commercial étant généralement de 8h30 à 19h30 pour le Super U, et après 9h pour les autres enseignes, nous pouvons donc considérer que l'heure de pointe du matin ne sera pas la plus critique.

L'ensemble des hypothèses précédentes est donc compilé pour établir la matrice des flux directionnels qui permettra de réaliser le test de capacité du giratoire.

	A	B	C	D	E	TOTAL entrant en HPS - trafic comptages automatiques en uvp/h	Flux supplément aires engendrés par la ZC
A		253	82	206	314	772	82
B	32		9	26	46	103	9
C	82	9		65	244		400
D	220	181	65		164	565	65
E	368	218	244	165		751	244

4. TEST GIRABASE

Le test de capacité du giratoire est effectué avec Girabase, version 3.0.

	Largeur Entrée	Largeur Ilot	Largeur Sortie	Débit d'entrée	Débit Généré	Débit Piétons	Réserve de capacité en uvp/h	Réserve de Capacité	Attente moyenne	File d'attente
A	5	10	7	854	779	20	218	25,3%	8s	2 vh
B	7	10	8	113	937	20	1037	918,1%	1s	0 vh
C	5	8	5	400	758	20	702	175,6%	2s	0 vh
D	5	10	7	630	765	20	465	73,8%	4s	1 vh
E	5	10	7	995	553	20	350	35,2%	4s	1 vh

5. CONCLUSIONS DE L'ETUDE

Il ressort de ce test de capacité que chaque branche présente une réserve de capacité suffisante, notamment vu le contexte péri-urbain du giratoire.

Au vu des données de trafic actuel, et des hypothèses de fréquentation de la zone commerciale, la réalisation de la nouvelle branche permettant l'accès au centre commercial n'est pas pénalisante pour le bon fonctionnement du giratoire.