

Granville Terre & Mer

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Etudes_loi_Barnier

Prescrit le 29 mai 2018
Arrêté le 21 mai 2025
Approuvé le 5 février 2026

Pièce n°

1

A B C
D E

2

F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

3

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

4

Q

5

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Longueville

Étude extraite du PLU approuvé le 17 décembre 2019

Commune de Longueville



► Plan Local d'Urbanisme

Etude L111-8

DOSSIER D'APPROBATION

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

17/12/2019

1. Introduction.....	3
1.1. Article L111-8 du Code de l'Urbanisme Objet de l'étude	4
1.2. Situation géographique.....	5
1.3. Objet de l'étude	6
2. Analyse de la sécurité et des nuisances générées par la RD971.....	7
2.1. Trafic sur la RD971.....	8
2.2. Nuisances générées.....	9
3. Diagnostic du site.....	10
3.1. Desserte de la zone.....	11
3.2. Occupations du sol	13
3.3. Stationnement.....	14
3.4. Architecture et urbanisme aux abords du site.....	15
3.5. Architecture et urbanisme des bâtiments d'activités.....	16
3.6. Paysage.....	18
3.7. Environnement.....	21
3.8. Enjeux.....	23
4. Le projet urbain : Présentation.....	24
4.1. Le projet d'aménagement.....	25
5. Le projet urbain : Justifications.....	26
5.1. Justifications au regard des nuisances liées au bruit.....	27
5.2. Justifications au regard de la sécurité.....	28
5.3. Justifications au regard de l'urbanisme et de l'architecture.....	29
5.4. Justifications au regard du paysage.....	31
5.5. Justifications au regard de l'environnement.....	32

1. INTRODUCTION

*Aménagement de la zone d'activités de Longueville
aux abords de la RD 971 classée à grande circulation.*

1.1. ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME

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.111-8 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**.

Article L111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et **de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation**.

Article L111-7

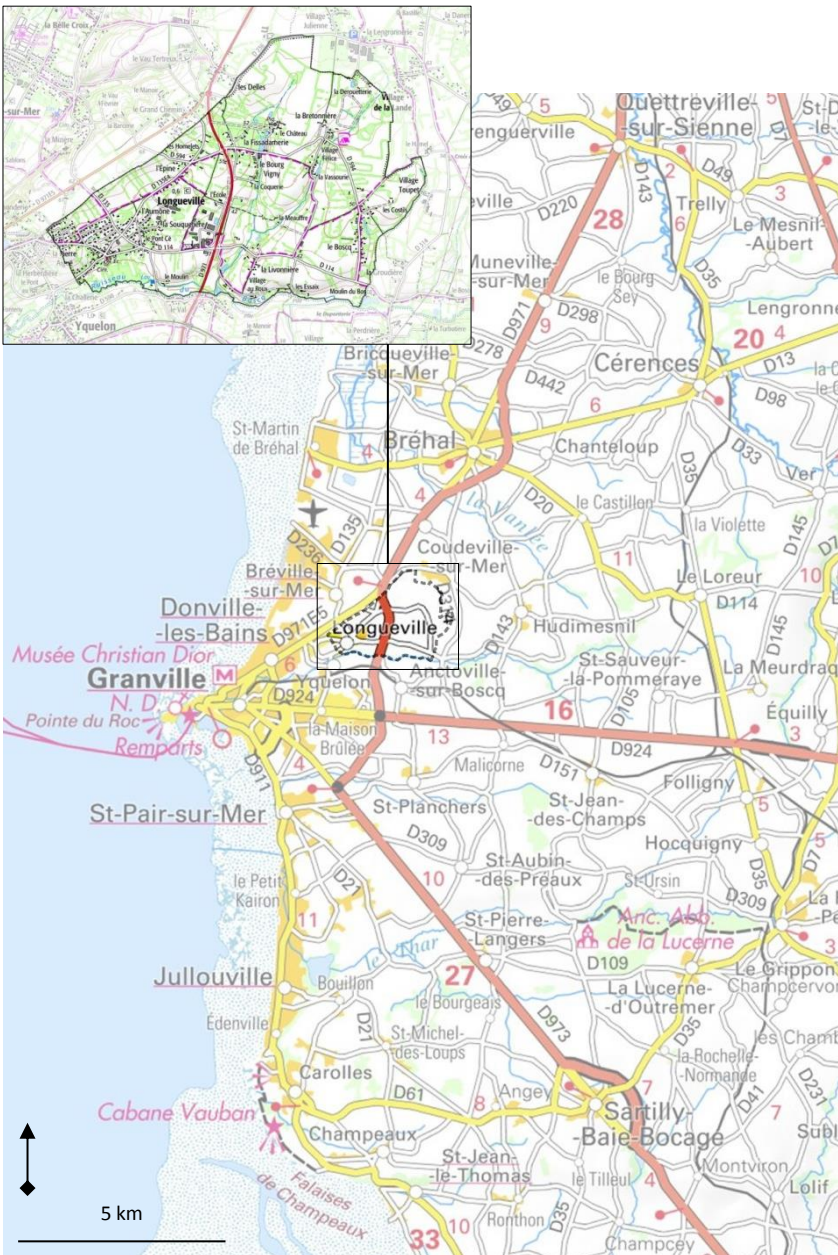
Cette interdiction ne s'applique pas :

- 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
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Article L111-8

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.

1.2. SITUATION GÉOGRAPHIQUE

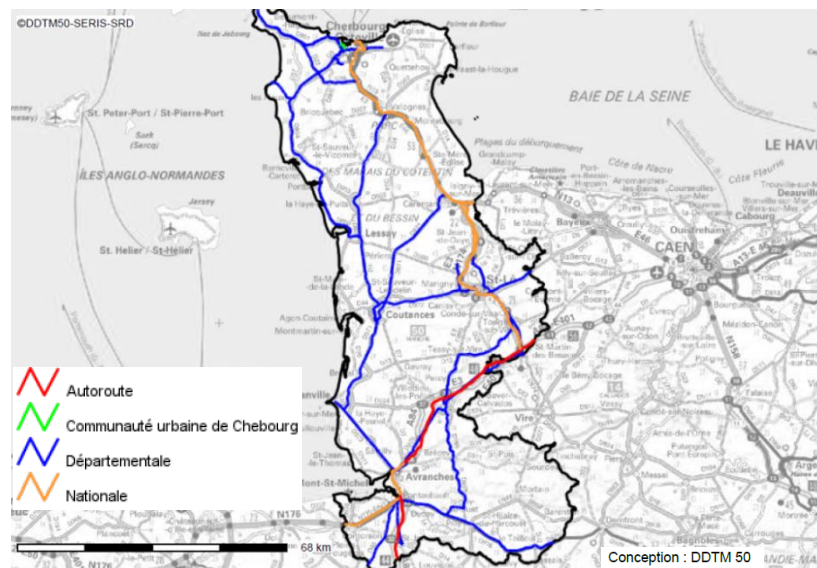


Longueville est une commune rétro littorale (c'est-à-dire en deuxième ligne depuis la côte). Elle est située au Sud-Ouest de la Normandie, au Sud-Ouest de la Manche, au Nord-Ouest de l'arrondissement d'Avranches, dans la Baie du Mont-Saint-Michel. La commune de Longueville appartient à la Communauté de Communes Granville Terre & Mer (GTM) composée de 32 communes et créée le 1er janvier 2014. Longueville se trouve à 4,5 km au Nord-Est de Granville et fait ainsi partie de l'espace périurbain granvillais. D'une superficie de 4,07 km², la commune compte 624 habitants (INSEE 2013).

Elle est en partie traversée par la route Granville – Coutances (RD971), axe majeur de desserte du secteur et se situe à 25 km du premier échangeur autoroutier situé à Villedieu-les-Poêles (A84 axe Caen-Rennes).

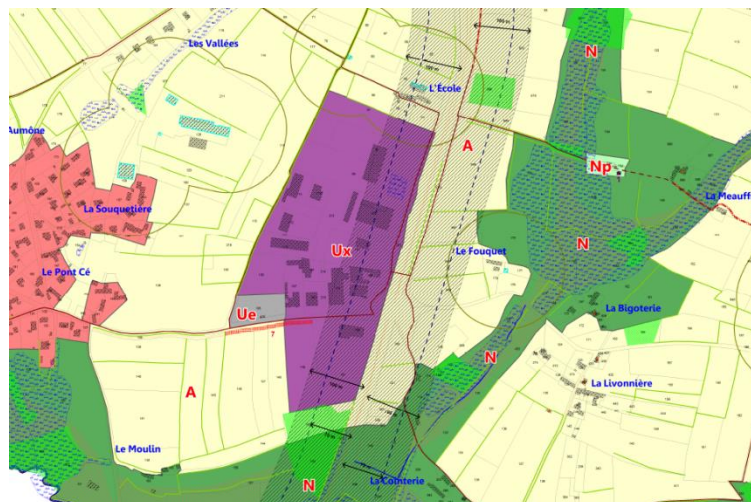
La RD971 qui traverse la commune du Nord au Sud est une voie classée à grande circulation. Fixées par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 et définies par l'article 22 de la loi liberté et responsabilité locale de 2004, les routes à grande circulation sont des « routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire ».

ROUTES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION DE LA MANCHE



1.3. OBJET DE L'ÉTUDE

EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU DE LA COMMUNE DE LONGUEVILLE



Ux - Secteur urbain à vocation d'activité économique

Zone de nuisance sonore autour de la RD971

Bande d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre de la RD971 (loi Barnier, Art.L111-6 CU)

EXTRAIT DU PADD DE LONGUEVILLE (AXE 3)

❖ **Valoriser la Zone d'Activité de Longueville**

Actions :

- Optimiser le foncier dans l'enveloppe existante
- Améliorer les conditions de stationnement sur l'espace public de la zone et développer une offre de covoiturage
- Améliorer la qualité urbanistique, architecturale et paysagère de l'entrée de la zone
- Veiller à limiter les incidences sur l'environnement et raisonner le développement d'activités potentiellement polluantes

Par délibération du 16 décembre 2015, le Conseil Municipal, a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Longueville.

Le projet de révision du PLU a été arrêté en date du 26 septembre 2018 par le Conseil Communautaire de Granville Terre et Mer, compétente en matière d'élaboration de documents d'urbanisme depuis le 1^{er} janvier 2018.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) de la commune s'articule autour de 4 axes :

1. Soutenir le développement résidentiel de Longueville
2. Conforter le niveau d'équipements et de qualité de vie
3. Soutenir le dynamisme de l'activité économique
4. Maintenir le caractère de Longueville en tenant compte de ses spécificités environnementales, paysagères et patrimoniales

Dans ce cadre, et afin de soutenir le dynamisme de l'économie locale, la collectivité souhaite valoriser et développer la zone d'activités située le long de la RD 971.

La RD971 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, en application de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, 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 et un recul de l'implantation de nouvelles constructions est possible.

Afin de répondre aux demandes formulées, durant l'enquête publique du PLU, par les entreprises de la zone d'activités qui souhaitent que la bande d'inconstructibilité le long de la RD971 soit réduite de 75 m à 45 m, la collectivité a fait le choix de réaliser une étude au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme.

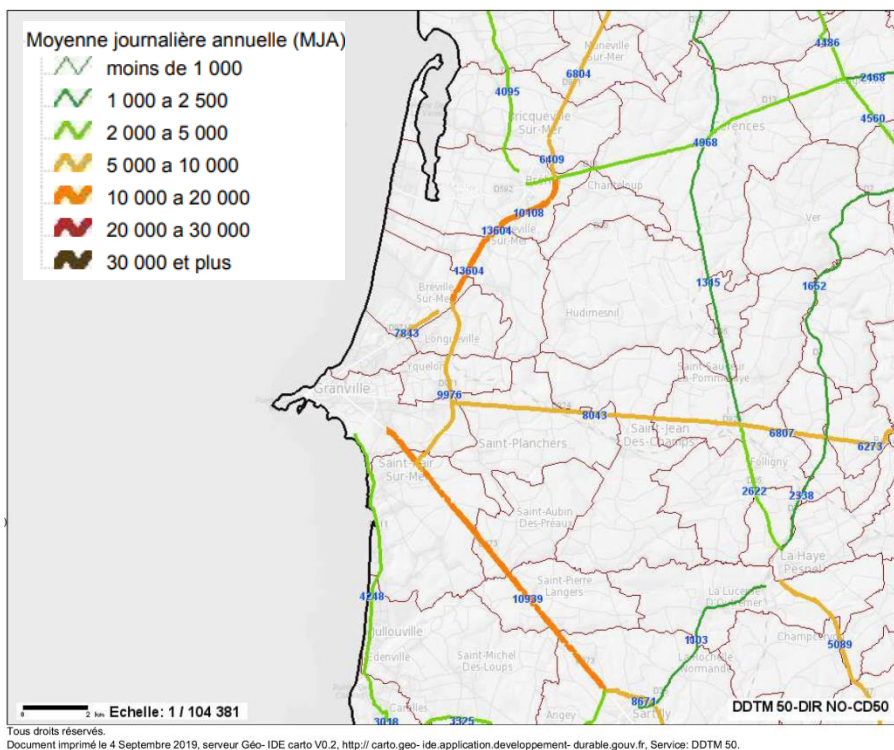
L'application de cet article constitue l'opportunité d'intégrer le traitement paysager et architectural de ce site d'activités économiques dans le cadre d'un aménagement global exprimé au travers du Plan Local d'Urbanisme.

2. ANALYSE DE LA SÉCURITÉ ET DES NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LA RD971

*Aménagement de la zone d'activités de Longueville
aux abords de la RD 971 classée à grande circulation.*

2.1. TRAFIC SUR LA RD 971

TRAFIC ROUTIER DE LA MANCHE



Trafic routier

La RD971 constitue un axe majeur du trafic dans le secteur du granvillais en permettant de rejoindre Bréhal ou en tant que maillon de l'axe Saint-Lô – Granville.

À hauteur de Longueville, le trafic sur la RD971 s'élève en moyenne à 9 976 véhicules par jour, dont 7,9% de poids lourds (MJA 2018). Le développement de l'aire granvillaise accentue le trafic sur cet axe avec une hausse de 6,6% en 2018 par rapport à 2016 selon les données de la DDTM50, ainsi qu'une hausse de la part des poids-lourds.

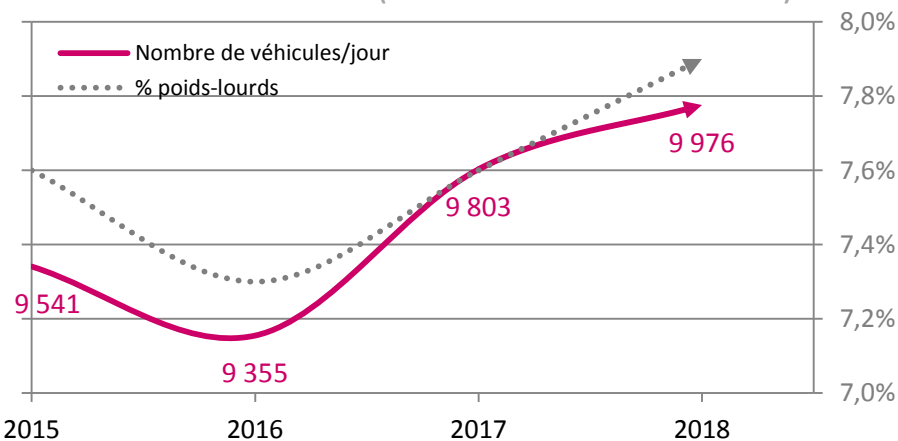
Accidentologie

L'importance du trafic sur la RD971 s'accompagne d'une hausse du risque d'accidents de la route.

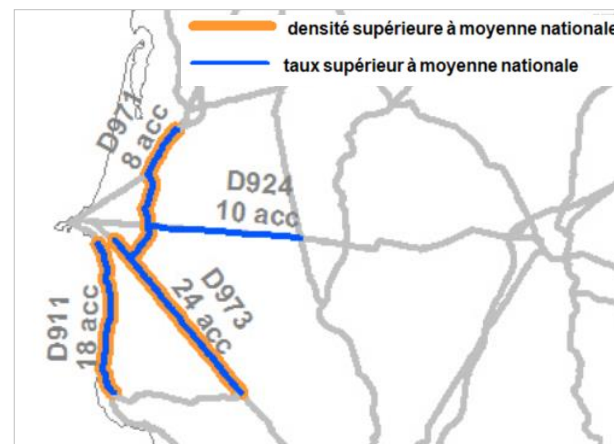
Malgré une vitesse limitée à 80km/h depuis le 1^{er} juillet 2019 et à 90km/h avant cela, la RD 971 fait partie des secteurs possédant un taux (nombre d'accidents/trafic) et une densité (nombre d'accidents/km) plus élevés que les routes bidirectionnelles nationales.

Sur la période 2009-2014, 8 accidents ont été recensés sur cet axe. (source : *Accidentologie sur les routes de la Manche (2009-2013)* de la DDTM).

TRAFIC ROUTIER SUR LA RD971 (MOYENNE JOURNALIÈRE ANNUELLE)

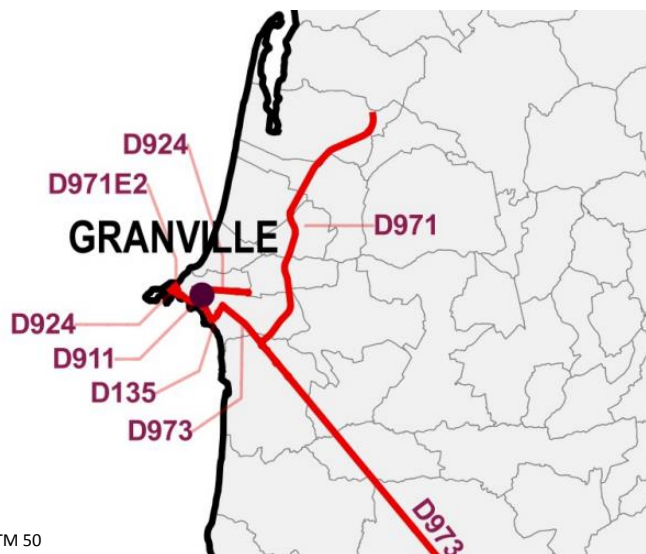


SECTIONS À RISQUE ANORMALEMENT ÉLEVÉ (PÉRIODE 2009-2013)



2.2. NUISANCES GÉNÉRÉES

CARTE DE BRUIT STRATÉGIQUE DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL



Source : DDTM 50

Nuisances liées au bruit

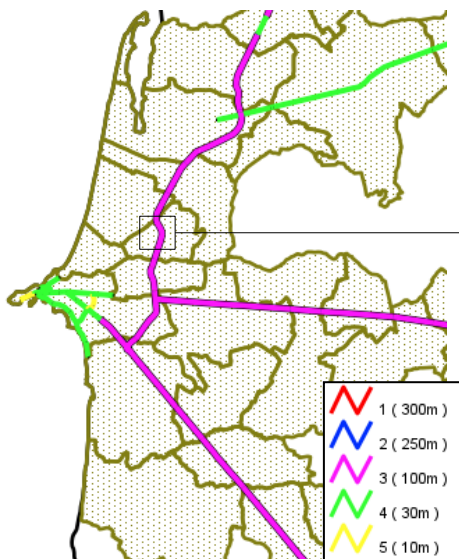
La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement implique, pour les États membres de l'UE, une évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports (terrestres et aérien) et dans les grandes agglomérations.

Cette évaluation se fait notamment via l'élaboration de cartes de bruit « dite » stratégiques dont les premières séries ont été élaborées en 2007 (1^{er} échéance de la directive) et 2012 (2^e échéance). L'article L572-5 du Code de l'Environnement précise que ces cartes sont « réexaminées, et le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans ».

La carte de bruit 3^{ème} génération a été approuvée par arrêté préfectoral en date du 11 décembre 2018.

Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), fondés sur les cartes de bruit stratégiques, visent à prévenir et/ou réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones calmes. Ils comprennent une liste de mesures qui seront mises en œuvre et les éléments budgétaires associés. Le PPBE 3^{ème} génération de la Manche est actuellement en cours.

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



Source : DDTM 50

ZONE DE NUISANCES SONORES AUTOUR DE LA RD971 A HAUTEUR DU SECTEUR D'ÉTUDE



Source : Planis

Le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres en 5 catégories en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Il détermine les secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures, les niveaux sonores à prendre en compte par les constructeurs et les isollements acoustiques à respecter lors de la construction d'un bâtiment.

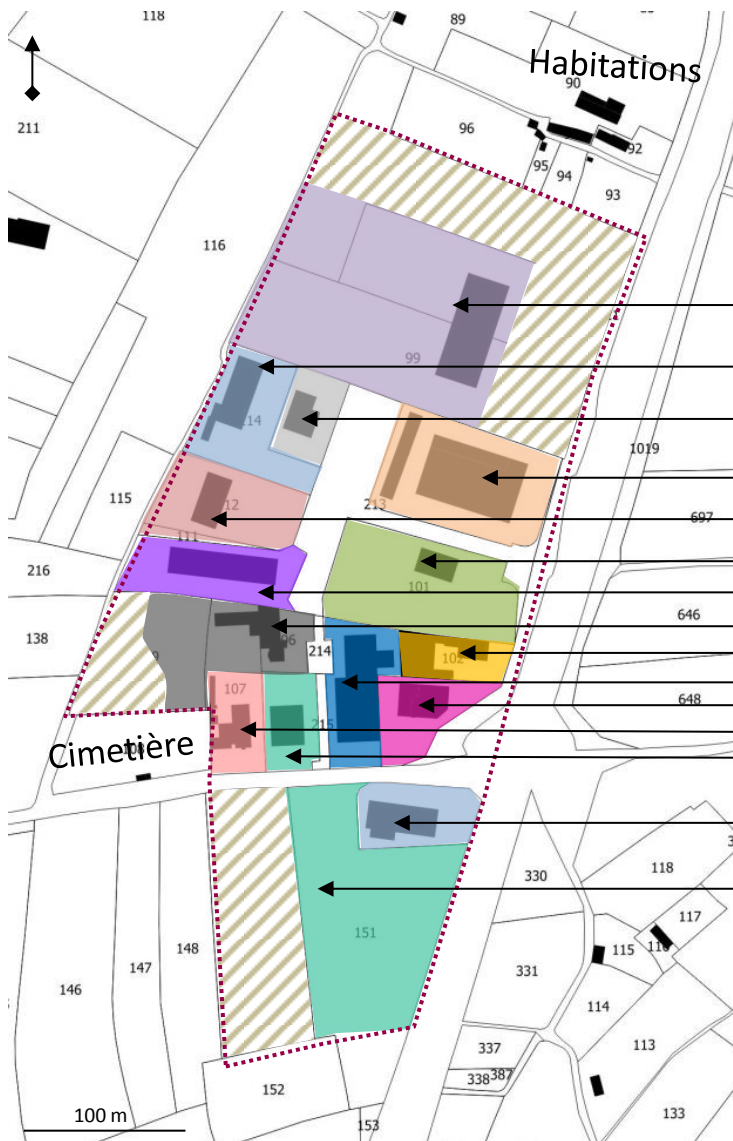
Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules/jour sont concernées par ce classement, qu'il s'agisse d'une route nationale, départementale ou communale.

La RD971 à Longueville est classé en catégorie 3 ce qui implique de prendre en compte une zone de nuisances sonores (niveau de bruit de plus de 60 dB(A)) de 100m de part et d'autre de la voie. Une part importante de la ZA est ainsi comprise dans cette zone et les nouvelles constructions qui s'y implantent devront prévoir des mesures anti bruit (isolement de façade...).

3. DIAGNOSTIC DU SITE

*Aménagement de la zone d'activités de Longueville
aux abords de la RD 971 classée à grande circulation.*

3.2. OCCUPATIONS DU SOL



Habitations

La ZA de la Delle accueille la majeure partie des entreprises de la commune avec, en 2019, 17 sociétés implantées sur les 10,9 ha du site. Plus de 150 emplois sont assurés au sein de la ZA.

Ces entreprises opèrent majoritairement dans le domaine de la construction : matériaux, menuiserie, aménagements extérieurs, géotechnique, bâtiment...

Des disponibilités foncières existent encore sur le secteur, notamment au Nord, à côté de l'entreprise Vimond Matériaux et au Sud à côté de l'espace de stockage de l'entreprise Matériaux Norais Service.

La densification des parcelles déjà occupées est également possible pour certaines d'entre elles (entreprise Norais Service, EURL Romuald, Transports Tesnières...).

Le cimetière communal est situé en entrée du site, le long de la RD114.

À noter que la signalétique de la ZA n'est plus à jour mais que Granville Terre et Mer, compétente en la matière, travaille à l'harmonisation de la signalétique sur l'ensemble des ZAE du territoire.

Vimond Matériaux

Constructions navales AASM

Tirot

Piscines Magiline et AP Bien-être

Atelier CPFA

Transports Tesnières

Menuiserie Donvillaise

EURL Romuald

Think/Menuiserie Agencement/Sculpteur de métal

Cofameca

SAS Daligault / Foubert Batiment

Fondouest

Matériaux Norais Services

Constructions navales AASM

Matériaux Norais Services

Cimetière

Zone d'activité (zonage Ux)

Disponibilité foncière

Source : Planis



3.3. STATIONNEMENT

Des espaces de stationnement extérieurs peu sécurisés et mal intégrés paysagèrement



Le parking du cimetière est surtout utilisé par les personnes travaillant sur la ZA et est utilisé comme aire non officielle de covoiturage



Stationnement le long de Cofameca

Du stationnement au sein des parcelles



Entreprise Transports Ternières, le parking des employés et des véhicules de transport

Du stationnement spontané et anarchique sur les trottoirs



Le long de la RD114 et de la Rue des Entreprises

3.4. ARCHITECTURE ET URBANISME AUX ABORDS DU SITE



- Bande d'inconstructibilité le long de la RD971
- Zone de nuisance sonore le long de la RD971
- Périmètre sanitaire de 100m autour des bâtiments agricoles

Inconstructibilité le long de la RD971

En raison du classement de la RD971 en tant que route à grande circulation, une bande d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe de la voie empêche l'exploitation d'une partie des espaces situés dans le périmètre de la ZA (cf. p4. Article L.111-8 du code de l'urbanisme).

Dans le cadre de la révision du PLU de Longueville, les entreprises de la ZA se sont exprimées durant l'enquête publique pour demander un abaissement de la limite de constructibilité le long de la RD971 afin de pouvoir aligner leurs constructions sur les plus anciennes situées à 45m de l'axe de la route.

Zone de bruit

En tant qu'infrastructure de transport classée niveau 3 par arrêté préfectoral, en raison du bruit qu'elle génère (niveau de bruit de plus de 60 dB(A)) et de son trafic, la RD971 à Longueville est assortie d'une zone de nuisances sonores de 100m de part et d'autre de l'axe de la voie qui est à prendre en compte. Des isollements acoustiques sont donc à respecter lors de la construction de nouveaux bâtiments.

La proximité des bâtiments agricoles

Entouré de zones agricoles, la ZA est voisine d'exploitations agricoles, dont 4 bâtiments destinés à accueillir des animaux. À titre d'information le règlement du PLU affiche un périmètre sanitaire de 100m inconstructible autour de ces bâtiments. Au sein de la ZA, la parcelle 97 au Nord du site, est en partie concernée par ces périmètres. Pour tout dépôt de permis de construire sur cette parcelle, il faudra déterminer si les bâtiments agricoles à l'origine de ces périmètres sanitaires, par leur nature, imposent une déclaration préalable à toute construction, auquel cas le périmètre d'inconstructibilité autour de ces bâtiments sera abaissé à 50m, ou une autorisation, auquel cas le périmètre d'inconstructibilité sera maintenu à 100m.

Le bâti des tiers aux abords du site

Le ZA n'est pas située en continuité du bourg de Longueville. Elle est, par conséquent, située à l'écart des zones à vocation d'habitat et il n'y a que peu de bâti d'implanté à proximité. Le lieu-dit de l'Ecole au Nord du site compte seulement quelques maisons anciennes appartenant à des tiers.

3.5. ARCHITECTURE ET URBANISME DES BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS

Les bâtiments d'activités

Les bâtiments d'activités de la ZA de Longueville présentent des volumes simples à toit terrasse ou à 2 pans et de faible pente. La couleur dominante est un camaïeu de gris clairs parfois rehaussés d'une couleur sur une façade ou en arête ou bien par l'enseigne de l'entreprise.

La hauteur des bâtiments varie avec des éléments relativement bas (Fondouest, EURL Romuald) et d'autre remarquables par leur hauteur comme l'entreprise de Constructions navales AASM en bord de RD971 qui s'élève à 11 m et constitue un élément marquant dans le paysage.

L'implantation du bâti le long de la RD971 présente 2 niveaux : les bâtiments implantés à au moins 75m conformément aux dispositions de la loi Barnier et ceux, plus anciens, implantés à 45m de l'axe de la voie. Alignement des bâtiments le long de la RD114 est respecté.



Une majorité de bâtiments d'activités imposants par leur emprise et/ou leur hauteur



Également des bâtiments plus modestes par leur taille

3.5. ARCHITECTURE ET URBANISME DES BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS

Des clôtures et franges hétéroclites et peu qualitatives pour la majorité



Des murs bruts, non enduits à l'aspect non qualitatif



Des grillages



Des haies et parterres plantés de végétaux qui masquent en partie les bâtiments d'activités et participent à la qualité paysagère de la zone en bordure de la RD114 notamment.

3.6. PAYSAGE



- ● ● Haie / barrière végétale
- ▲ Vue sur la ZA
- Bâti d'activité impact visuel
- ▨ Moche/dépôt/marchandises

Le site depuis le lointain

Le site bénéficie d'une bonne intégration paysagère depuis le lointain. En effet, les bâtiments d'activités ne sont visibles qu'aux abords de la RD971, à hauteur de la ZA et depuis la RD114 jusqu'au hameau de la Livonnaire.

L'entrée de ville

En raison de sa localisation en bordure de la RD971, la ZA marque l'entrée dans la zone urbanisée de Longueville. En effet, depuis la RD971, la signalétique routière indique la sortie vers Longueville via la ZA.



3.6. PAYSAGE : POINTS NOIRS

Une signalétique publicitaire très présente aux abords et à l'entrée de la ZA



Des espaces de stockages à ciel ouvert



3.6. PAYSAGE : LE RÔLE DU VÉGÉTAL

L'insertion paysagère des bâtiments

- Depuis la RD971



Une haie de conifères sur talus camoufle en partie l'imposant bâtiment de l'AASM situé en hauteur par rapport à la route



Une bande enherbée d'une quinzaine de mètres de large et une haie (chênes, saules, frênes, noisetiers) sépare la ZA de la RD971 sur une courte séquence

- Depuis le lointain



Des haies bocagères arborées (chênes, aubépines, frênes...) bordent les franges Nord et Ouest de la ZA et limitent son impact visuel depuis le lointain

La gestion des eaux pluviales



Un bassin de rétention aménagé à proximité de l'entreprise Vimond Matériaux



Des noues aménagées le long de la RD971 et du chemin de l'école

3.7. ENVIRONNEMENT

Le milieu naturel

La ZA de Longueville est située en dehors de toute zone de risques naturels (inondation, remontée de nappe phréatique au dessus de 2,5m de profondeur, chutes de blocs...).

Le site est également situé à distance des espaces protégés (ZNIEFF, zone Natura 2000, zone humide...). Le Syndicat Mixte des Bassins versants des Côtiers Granvillais (SMBCG) a identifié une zone humide de type « eau libre » sur la parcelle 99, occupée par l'entreprise Vimond Matériaux. Or il s'agit d'un bassin de rétention pour la gestion des eaux pluviales sur le Nord de la zone. Cette surface reste néanmoins inconstructible suivant le principe « réduire, éviter, compenser » (REC).

Le SMBCG a identifié un certain nombre de haies autour et aux abords de la ZA en raison de leur intérêt écologique et hydrologique (en permettant d'étaler les crues, et de ralentir l'érosion des sols), ainsi que l'espace boisé situé en frange Sud de la ZA, également pour son intérêt écologique.

À noter que le site est entouré de zones agricoles et situé non loin de zones naturelles (un cours d'eau à l'Est, et le Boscq au Sud), ce qui implique de prendre des mesures afin de limiter les conflits entre ces différents milieux.



Haie identifiée pour son intérêt hydrologique



Proximité entre l'activité agricole et la ZA



-  Zone humide
-  Haie d'intérêt hydrologique
-  Boisement d'intérêt écologique
-  Haie d'intérêt écologique

3.7. ENVIRONNEMENT

Les impacts environnementaux

En tant qu'axe traversant Nord-Sud, la RD971 est un élément fragmentant majeur de la trame verte et bleue de Longueville. Afin de limiter l'impact de cet obstacle, un passage a été aménagé pour permettre la traversée des personnes mais également de la faune sous la RD971.

Les activités de la ZA présentent un risque de pollution par infiltration et rejets dans le milieu pour les espaces naturels et agricoles environnant. A noter que le Boscq, continuité écologique majeur du territoire, est situé à moins de 200m au Sud des parcelles 149 et 151 et est donc particulièrement soumis à ce risque de pollution.



Passage sous la RD971



Pollution plastique aux abords de la ZA



Risque de pollution par infiltration au niveau des espaces de stockage à ciel ouvert



↔ Passage sous la RD971

~ Risque de pollution environnementale

- ✓ La sécurité du carrefour RD971/RD114
- ✓ La sécurité des piétons et modes actifs sur et aux abords de la ZA
- ✓ La prise en compte et la limitation des nuisances sonores causées par la proximité avec la RD971
- ✓ L'intégration paysagère des constructions, des espaces de stockage et de stationnement
- ✓ Le traitement des entrées de ville
- ✓ La préservation des haies
- ✓ La limitation des incidences sur l'environnement des activités polluantes
- ✓ La prise en compte des usages agricoles actuels aux abords de la ZA et l'anticipation des besoins futurs
- ✓ L'optimisation du foncier disponible dans l'enveloppe de la ZA
- ✓ La desserte des surfaces urbanisables
- ✓ L'amélioration des conditions de stationnement
- ✓ Le développement d'une offre de covoiturage
- ✓ La gestion de l'affichage publicitaire

4. LE PROJET URBAIN : PRÉSENTATION

*Aménagement de la zone d'activités de Longueville
aux abords de la RD 971 classée à grande circulation.*

4.1. PROJET D'AMÉNAGEMENT



MIXITÉ DES FONCTIONS

-  Zone d'activités, objet de la présente étude
-  Bande d'inconstructibilité de 45m à partir de l'axe de la RD971

DESSERTE/MOBILITÉ/SÉCURITÉ

-  Desserte interne de la zone (tracé, emprise et emplacement à titre indicatif)
-  Carrefour à sécuriser
-  Chemin à conserver zone (tracé, emprise et emplacement à titre indicatif)
-  Chemin à créer zone (tracé, emprise et emplacement à titre indicatif)

PRINCIPES DE QUALITÉ URBAINE, PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

-  Zone de nuisances sonores : isolement acoustique des bâtiments à prévoir
-  Boisement à préserver (L151-23)
-  Haie à préserver ou à conforter (L151-23)
-  Haie à créer (tracé, emprise et emplacement à titre indicatif)

5. LE PROJET URBAIN : JUSTIFICATIONS

*Aménagement de la zone d'activités de Longueville
aux abords de la RD 971 classée à grande circulation.*

5.1. JUSTIFICATIONS AU REGARD DES NUISANCES LIÉES AU BRUIT

Etant donnée la destination de la zone d'activités (activités du secteur secondaires), les nuisances sonores représentent un enjeu relativement faible.

Toutefois, des aménagements concernant la loi bruit concerné doivent être pris : la marge de recul prévue des bâtiments (45 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie) et la végétation envisagée limiteront les éventuelles nuisances sonores de la voie. Le bruit ne portera pas préjudice au futur développement de la zone d'activités.

Conformément au décret n°95-21 du 9 janvier 1995 les nouveaux bâtiments implantés dans la zone de nuisances sonores devront respecter des prescriptions d'isolement acoustique.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT :

U.1.1. OCCUPATIONS ET UTILISATION DU SOL INTERDITES OU AUTORISÉES SOUS CONDITIONS

[...]

De plus, **dans les zones de nuisances sonores** identifiées au titre de l'article L571-10 du Code de l'Environnement, de part et d'autre de la RD971 jusqu'à 100 mètres des limites extérieures de la voirie (figuré particulier) :

Sont interdites les constructions ne respectant pas les **prescriptions d'isolement acoustique** prévues par le décret n°95-21 du 9 janvier 1995.

5.2. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA SÉCURITÉ

Aucun accès supplémentaire à la RD971 n'est prévu.

L'accès à la ZA se fait via la RD114 et la desserte interne du site: Rue des Entreprises.

Les nouvelles constructions susceptibles d'accroître le nombre de véhicules sur la ZA seront autorisées à condition que soit menée une réflexion sur la circulation des véhicules, notamment les véhicules lourds sur les voies de desserte internes de la ZA et leur débouché sur la RD114.

Le règlement écrit du PLU de Longueville impose également la prise en compte de mesures de sécurités liés à la circulation sur cet espace.

Afin d'assurer la sécurité des piétons, les chemins existants aux abords de la ZA devront être préservés. L'emplacement réservé n°7, reporté sur le plan de zonage du PLU, a vocation à accueillir un cheminement piéton dans la continuité de celui existant le long de la RD114.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT :

U.2.1.3. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME UNITÉ FONCIÈRE

En secteur Ux uniquement :

Entre deux bâtiments non contigus, doit toujours être ménagée une distance suffisante pour permettre l'entretien facile des marges d'isolement et les bâtiments eux-mêmes, ainsi que le **passage et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie**.

U.3.1.1. ACCÈS

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur une de ces voies, qui présenterait **une gêne ou un risque pour la circulation, peut être interdit**.

Les accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte : **défense contre l'incendie, protection civile, brancardage** etc. Ils doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à **apporter la moindre gêne à la circulation publique et garantir un bon état de visibilité**.

Si les constructions projetées, publiques ou privées, sont destinées à recevoir du public, elles doivent comporter **des accès réservés aux piétons indépendants des accès des véhicules**.

U.3.1.2. VOIE DE CIRCULATION

Les **cheminements piétonniers**, notamment ceux identifiés au titre de l'article L151-38 du Code de l'Urbanisme et représentés dans le règlement graphique par le figuré suivant : **—** (chemins à conserver) **----** (chemins à créer), **doivent toujours être assurés sous forme de chemins, voies mixtes ou trottoirs, et en liaison avec les cheminements piétonniers existants** (le cas échéant).

5.3. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE L'URBANISME ET DE L'ARCHITECTURE

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les bâtiments d'entreprise existants sur le secteur de la ZA présentent des volumes simples et des couleurs dans les tons grisés. Les nouvelles constructions devront s'intégrer dans l'environnement existant.

IMPLANTATION DES BÂTIMENTS

Afin de permettre une harmonisation de l'alignement des bâtiments le long de la RD971 et d'optimiser le foncier dans la zone d'activité, le recul d'au moins 75m de part et d'autre de l'axe de la RD971, voie classée à grande circulation, sera abaissé à 45m. De manière à préserver l'alignement existant sur le long des autres axes, l'implantation à 15m par rapport à la l'emprise de la RD114 et 10m par rapport aux autres voies sera maintenu.

HAUTEUR

La hauteur des nouvelles constructions sera limitée à 11 mètres au faitage, soit la hauteur des plus hautes constructions actuellement présentes sur le site de la ZA, afin de limiter leur impact sur le paysage et de favoriser leur intégration dans l'ensemble bâti.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT :

U.2.2.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les constructions et installations, par leur situation, leur volume, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Elles sont **conçues de manière à s'insérer dans leur environnement, quel que soit le vocabulaire architectural utilisé.**

Lorsque des constructions existantes présentent des caractéristiques communes qualitatives (couleur de façade, forme ou couleur de toiture, clôture), elles sont à reprendre par la nouvelle construction ou le nouvel aménagement pour préserver l'harmonie de l'ensemble.

U.2.1.1. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

En secteur Ux uniquement :

Les constructions doivent être implantées en retrait par rapport à la limite des voies et emprises publiques.

Le retrait de la façade par rapport à la limite des voies et emprises publiques sera au moins égal à 15 mètres par rapport aux routes départementales, 10 mètres par rapport aux autres voies.

En dehors des espaces urbanisés, les constructions et installations nouvelles situées de part et d'autre de la RD971 doivent être implantées avec un **recul d'au moins 45 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie classée à grande circulation.**

Une implantation différente des dispositions fixée aux paragraphes précédents peut être admise pour **tenir compte de l'implantation des constructions existantes** sur le parcellaire voisin et ou en cas d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante implantée différemment des dispositions fixées aux paragraphes précédents.

Pour des raisons techniques, des dispositions fixées aux paragraphes précédents peuvent ne pas s'appliquer à l'implantation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, qui pourront s'implanter sur toute la profondeur du terrain, c'est-à-dire soit à l'alignement, soit en retrait des voies.

U.2.1.5. HAUTEUR

En secteur Ux uniquement :

La hauteur des constructions est limitée à 11 mètres au faitage.

Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services et équipements d'intérêt collectif lorsque leur fonctionnement ou leur monumentalité l'impose.

TOITURE

La toiture des nouvelles constructions respectera l'harmonie des bâtiments existants.

CLÔTURES ET MURS

Le traitement des limites entre les entreprises et la voie publique ou entre les entreprises entre elles est majoritairement peu qualitatif. Afin de limiter le développement des clôtures ayant un impact négatif sur l'image de la ZA, un soin particulier devra être porté à leur conception. Le règlement applicable à la ZA impose donc l'installation de clôtures qualitatives et végétales.

STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules sur le secteur de la ZA est anarchique (stationnement sur les trottoirs en bord de voie, sur le parking du cimetière...). Afin d'améliorer les conditions de stationnement et de circulation dans le site, le règlement écrit du PLU impose une gestion individuelle du stationnement. Les espaces de stationnements créés devront également faire l'objet d'un traitement qualitatif.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT :

U.2.2.3. TOITURES DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES, DES EXTENSIONS ET DES ANNEXES

La couverture des constructions doit **respecter l'aspect dominant des couvertures existant dans l'environnement immédiat**.

Cette disposition ne s'applique pas aux vérandas, aux annexes, aux toits terrasse.

U.2.2.4. CLÔTURES ET MURS

En secteur Ux uniquement :

Les **clôtures seront qualitatives**.

Les clôtures longeant l'espace public ou en limite de zone seront obligatoirement **constituées d'une haie ou doublées d'une haie** dans le cas de grillage. Les grillages seront plantés à l'intérieur du lot de telle sorte que la haie soit en limite directe avec l'espace public ou la limite de zone.

U.2.4. STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules de toute nature, correspondant aux besoins des installations et constructions autorisées dans la zone, doit être assuré **en dehors des voies** publiques ou privées, par la **réalisation d'aire de stationnement sur le terrain propre à l'opération**.

Les nouveaux espaces de stationnement font l'objet d'un **traitement qualitatif** limitant l'imperméabilisation des sols.

En secteur Ux:

Le nombre de place de stationnement doit être **en rapport avec l'utilisation envisagée**.

5.4. JUSTIFICATIONS AU REGARD DU PAYSAGE

Située en entrée de ville, la ZA de Longueville doit faire l'objet d'un soin paysager particulier afin de limiter et résorber les impacts paysagers liés aux activités de la zone.

Le règlement du PLU encadre ainsi l'occupation et l'utilisation du sol qui pourraient en être fait afin de limiter l'impact visuel des activités de la ZA.

Afin d'intégrer les bâtiments d'activités, les espaces de stockage ou les aires de stationnement, les haies bocagères seront maintenues sur les franges de la ZA. Elles permettent l'intégration du site dans le lointain et participent à maintenir le caractère agricole et naturel du cadre dans lequel s'inscrit la zone. En alignement de la RD971, des haies bocagères seront plantées afin de limiter l'impact visuel des nouvelles constructions et des espaces de stockage depuis la RD971 et les rues internes à la ZA.

Les bassins de rétention des eaux pluviales ne seront pas bâchés. La végétation pourra s'exprimer naturellement ou bien l'ouvrage sera planté (engazonné ou planté de plantes spécifiques).

L'implantation de signalétiques publicitaires devra respecter le Règlement Local de Publicité Intercommunale (RLPI) de Granville Terre et Mer (actuellement en cours d'élaboration).

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT :

U.1.1. OCCUPATIONS ET UTILISATION DU SOL INTERDITES OU AUTORISÉES SOUS CONDITIONS

Occupations et utilisation du sol autorisées sous conditions :

En secteur Ux :

- Les activités d'artisanat et de commerce de détail, de commerce de gros, les activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, de bureaux et d'industrie sont autorisées **sous réserve qu'elles soient parfaitement intégrées et n'entraînent pas de pollutions visuelles** ou environnementales.
- Les constructions à usage d'entrepôt sous réserve qu'elles soient nécessaires à l'activité et **parfaitement intégrées à l'environnement bâti et naturel**.
- Les dépôts et stockage extérieurs sont tolérés **sous réserve qu'ils n'entraînent pas de pollutions visuelles** ni environnementales.

De plus, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

Dans l'ensemble de la zone U, y compris Ue et Ux :

Les dépôts de **véhicules usagés**, de **déchets** de toute nature, le stockage de **ferrailles** et **matériaux de démolition ou de récupération**

U.2.3.1. OBLIGATIONS EN MATIÈRE D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

Les **plantations existantes doivent être maintenues** ou remplacées par des plantations équivalentes, lors de toute construction ou aménagement, à moins que leur maintien ou leur remplacement ne soit pas pertinent d'un point de vue écologique ou paysager. **Les essences locales et bocagères devront être privilégiées.**

5.5. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

En raison de la nature des activités exercées par les entreprises sur la ZA de Longueville, un soin particulier devra être apporté à la prise en compte et à la limitation des risques de pollution du milieu naturel.

La végétation existante sera conservée dans un souci de préservation des habitats naturels et de la biodiversité. Les haies et boisements identifiés par le SMBCG pour leur intérêt écologique ou hydrologique seront également conservés et identifiés sur le règlement graphique du PLU.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT :

U.1.1. OCCUPATIONS ET UTILISATION DU SOL INTERDITES OU AUTORISÉES SOUS CONDITIONS

Occupations et utilisation du sol autorisées sous conditions :

En secteur Ux :

- Les activités d'artisanat et de commerce de détail, de commerce de gros, les activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, de bureaux et d'industrie sont autorisées **sous réserve qu'elles soient parfaitement intégrées et n'entraînent pas de pollutions** visuelles ou **environnementales**.
- Les constructions à usage d'entrepôt sous réserve qu'elles soient nécessaires à l'activité et **parfaitement intégrées à l'environnement bâti et naturel**.
- Les **dépôts et stockage extérieurs** sont tolérés sous réserve qu'ils **n'entraînent pas de pollutions** visuelles ni **environnementales**.

De plus, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

Dans l'ensemble de la zone U, y compris Ue et Ux :

Les dépôts de véhicules usagés, de déchets de toute nature, le stockage de ferrailles et matériaux de démolition ou de récupération.

U.2.3.1. OBLIGATIONS EN MATIÈRE D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes, lors de toute construction ou aménagement, à moins que leur maintien ou leur remplacement ne soit pas pertinent d'un point de vue écologique ou paysager. **Les essences locales et bocagères devront être privilégiées** (liste dans le règlement).

U.2.3.2. ÉLÉMENTS PROTÉGÉS AU TITRE DES ARTICLES L151-19 ET L151-23 DU CODE DE L'URBANISME

Pour les haies bocagères, talus et boisements identifiés au règlement graphique avec les figurés suivants :  et  **toute transformation (suppression ou changement de type de boisement)** d'une portion significative (de plus de 5 mètres de longueur pour les haies et talus) de ceux-ci **fera l'objet d'une déclaration préalable auprès de l'autorité compétente et devra être justifiée** par des motifs tels que :

- la poursuite de l'activité économique avec une exploitation raisonnée des parcelles concernées,
- la création d'un accès au terrain en vue de la réalisation d'une construction, pour en permettre sa desserte,
- la suppression d'une gêne pour la circulation publique, d'un danger pour la sécurité des tiers,
- ou l'arrachage de végétaux, parasites, en mauvais état phytosanitaire ou sénescents.

Toute transformation doit s'accompagner d'une mesure compensatoire adaptée, comme la plantation d'un linéaire équivalent ayant un rôle similaire et composé d'essences bocagères pour les haies et talus.

Le nombre d'ouvertures dans un même linéaire de haies bocagères et/ou de talus est limité à deux par tronçons de 100 mètres.

Un espace de 50 mètres minimum devra être respecté entre deux ouvertures dans un même linéaire hormis si ce linéaire mesure moins de 100 mètres.

5.5. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

Un soin particulier sera porté à la gestion des eaux usées et pluviales sur le site de la ZA.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT :

U.3.2.1. CONDITIONS DE DESSERTE PAR LES RÉSEAUX PUBLICS

Assainissement – Eaux usées :

Pour recevoir une construction qui, par sa destination, implique un rejet d'eaux usées, un terrain doit obligatoirement être raccordé au réseau collectif d'assainissement des eaux usées existant. Toute évacuation des eaux ménagères ou des effluents non traités dans les fossés, cours d'eau ou égouts pluviaux est interdite.

Dans tous les cas, le système d'assainissement des eaux usées doit être réalisé en conformité avec la réglementation et les prescriptions du service gestionnaire.

Assainissement – Eaux pluviales :

La gestion des eaux pluviales pour les lots privés devra prioritairement être réalisée sur le terrain du lot par le biais d'infiltration dans le sol. Des moyens de stockage (cuves enterrées...) pourront compléter le système d'infiltration, et le trop-plein de ce stockage sera dirigé vers le système d'infiltration. Dans l'hypothèse d'une impossibilité justifiée de procéder à l'infiltration des eaux pluviales dans le sol (sols peu perméables, présence d'une nappe phréatique, surface trop petite...), alors celles-ci devront être gérées par un ouvrage de rétention (noues, tranchée drainante, cuves enterrées...) qui évacuera le trop-plein, via un débit limité, vers la canalisation publique de collecte, si elle existe. Ces aménagements devront être conçus de façon à limiter l'impact sur les espaces publics.

Concernant la gestion des eaux pluviales sur les espaces publics, afin de limiter l'impact sur le milieu aquatique, les surfaces imperméabilisées sur l'espace public seront minimisées. En cas d'ouvrages de gestion aériens, ceux-ci devront être intégrés au paysage de l'espace public.

En secteurs Ue et Ux uniquement :

Ce rejet sera autorisé pour les opérations suivantes :

- pour les extensions des bâtiments existants augmentant de plus de 20m² et portant à plus de 200m² la superficie imperméabilisée totale de l'unité foncière,
- l'aménagement des parcs de stationnement non couvert de plus de 200m² et dont le revêtement est imperméable,

Le projet devra prévoir un rejet des eaux pluviales au réseau collectif dont le débit sera limité. Ce rejet n'excèdera pas un débit de 1,2 litres par seconde par hectare. Le respect de cet objectif de régulation devra être justifié techniquement.

Yquelon

Étude extraite du PLU révisé le 8 février 2010

Yquelon

Secteur du Taillais Etude Loi Barnier - Amendement Dupont

atelier du CANAL

Architectes Urbanistes
21, Bd Franklin Roosevelt
CS 33 10535 031
RENNES CEDEX
Tél : 02 99 22 78 00
Fax : 02 99 22 78 01
e-mail : contact@atcanal.fr

février 2010

Sommaire

I- Etat des lieux et bilan	5
1. Situation et accessibilité	5
2. Les nuisances et la sécurité des personnes	7
2.1 Les déplacements	7
2.2 Le bruit	8
2.3 autres risques	9
3. Classement au PLU	11
3.1 Les futurs développements urbains inscrits au PLU	11
3.2 le zonage du secteur	12
4. Dynamique économique à l'échelle de l'intercommunalité	13
4.1 Les zones intercommunales	13
4.2 Les principaux sites commerciaux périphériques de l'agglomération granvillaise	13
5. Qualité urbaine et architecturale	17
5.1 Urbanisation le long de la RD 924	17
5.2 Occupation du sol le long de la RD 971	19
6. Qualité des paysages	20
6.1 Topographie	20
6.2 Trame bocagère	20
II- Justification du projet	24
III- Description du projet	24
IV- Impacts du projet au regard des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages – traduction réglementaire	29

Préambule - rappel de la loi Barnier

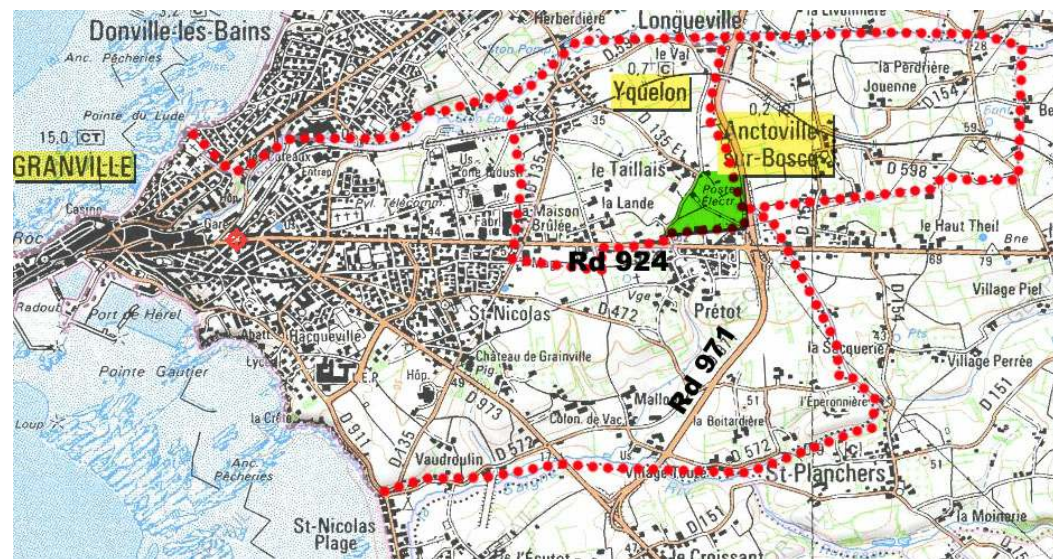
L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme stipule :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des 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 ;
- à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes

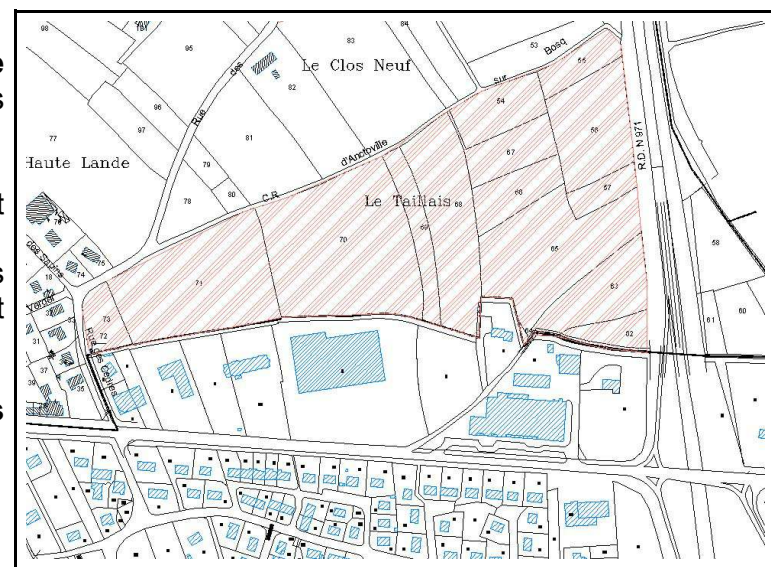
Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.”



L'objectif recherché au travers de cet article vise la **maîtrise de la qualité des entrées de ville aux abords de voie à fort trafic**. Cette mesure concerne les deux départementales sur une marge inconstructible de 75 m à compter de la voie :

- la **RD 924**, cette voie constitue **une entrée Est** de l'agglomération granvillaise et est l'objet d'une requalification de ses abords.
- la **RD 971**, **une contournante Est de l'agglomération granvillaise**, impose des dispositions essentiellement de recul aux projets d'extension de la zone d'activités du Prétôt et du hameau du Taillais.

Les terrains concernés par le projet se positionnent en limite Est et Nord des communes d'Yquelon et Granville.



Le dossier vise à lever l'interdiction et à adapter des dispositions de retrait de la zone au regard de la prise en compte de cinq critères d'analyse cités préalablement. Il présente au travers d'une méthodologie en trois points à traduire les éléments de cette réflexion sur les conditions de mise en oeuvre du projet concernant la zone 1AUx du Taillais et ses conséquences.

La méthodologie se développe en :

- 1) : Etat des lieux et bilan
- 2) : Présentation et justification du projet
- 3) : Analyse du projet et de son impact au regard des 5 critères retenus.

I- Etat des lieux et bilan

1. Situation et accessibilité

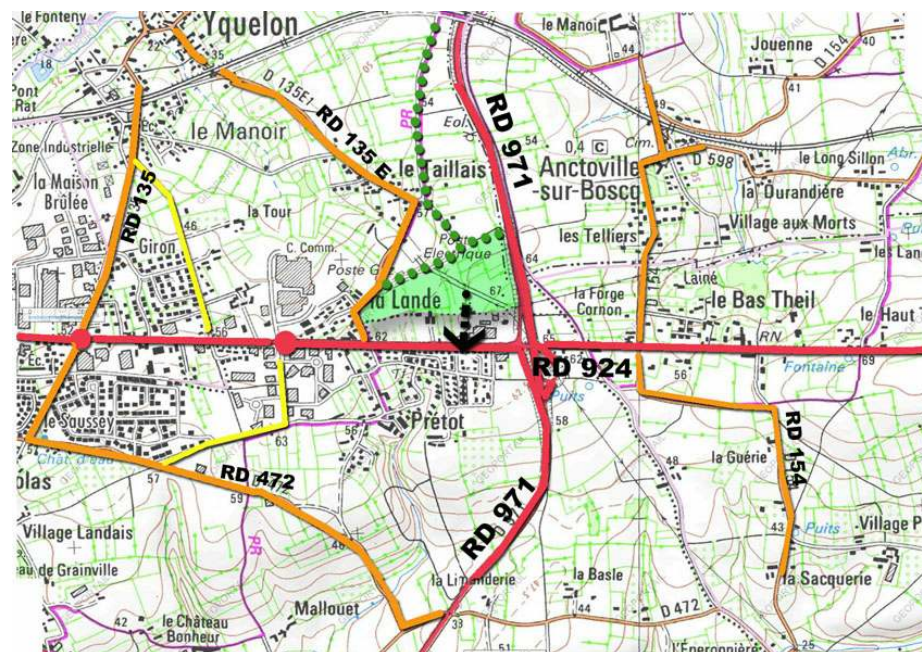
Les terrains concernés sont actuellement occupés par de l'agriculture (culture et pâturage) sur **une surface de 9.2 ha**.

Il sont actuellement accessibles par la **RD 135** (rue de Taillais qui se prolonge jusqu'au bourg Yquelon) **via la RD 924 et l'échangeur avec la RD 971**.

- ✓ D'une largeur d'environ 16 m, la **D 924** présente un tracé rectiligne orienté Est-Ouest ainsi qu'un profil vallonné du Haut Theil sur la commune d'Anctoville sur Boscq jusqu'à l'échangeur du Prétôt. Par la suite, en direction de l'ouest les variations altimétriques s'amenuisent, le profil étant dès lors relativement plane avec une légère descente de la rue du village Prétôt au giratoire de la zone d'activités.
- ✓ Pour sa part la **D 971**, initialement orientée Nord Est - Sud ouest, s'incurve selon une direction nord-sud pour couper perpendiculairement la D 924 en sous cavement par rapport à celle-ci. Un échangeur aménagé à cet endroit assure la connexion entre ces voies.

Composés de 2x1voie, élargis à 3 voies au droit de l'échangeur, ces axes routiers sont aménagés pour recevoir un trafic automobile d'échelle intercommunale. Il n'existe en effet ni voie cyclable, ni cheminement piéton en parallèle de ceux-ci.

- ✓ La **RD 135E** présente un gabarit nettement plus restreint, sans marquage au sol et un tracé relativement sinueux (série de 3 virages). Sa configuration est donc plus dangereuse, elle dessert également le lotissement de la Haute Lande, le centre Leclerc et le chemin de terre qui longe le secteur sur sa partie Nord.



La RD 924

La RD 971



La RD 135E



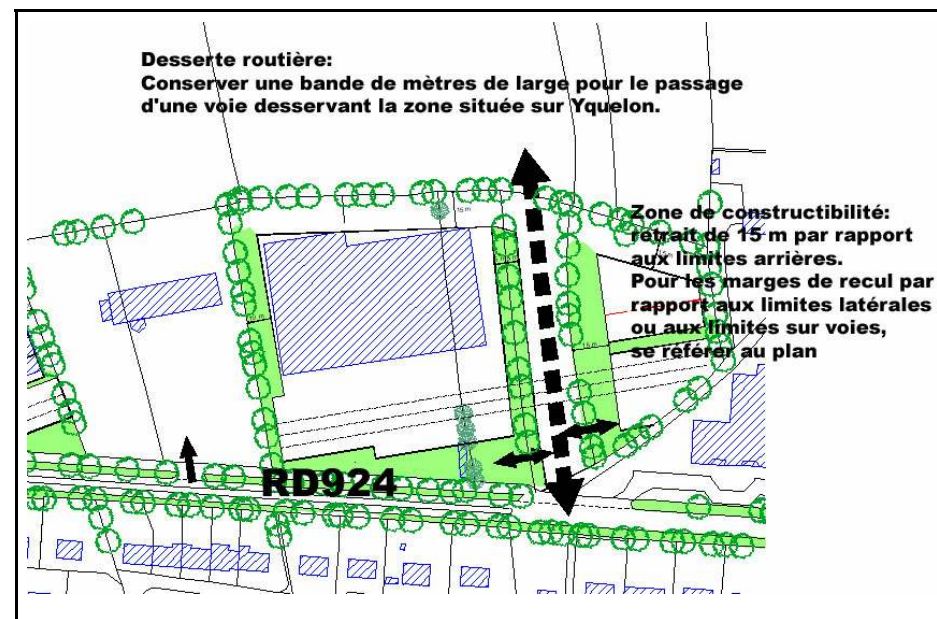
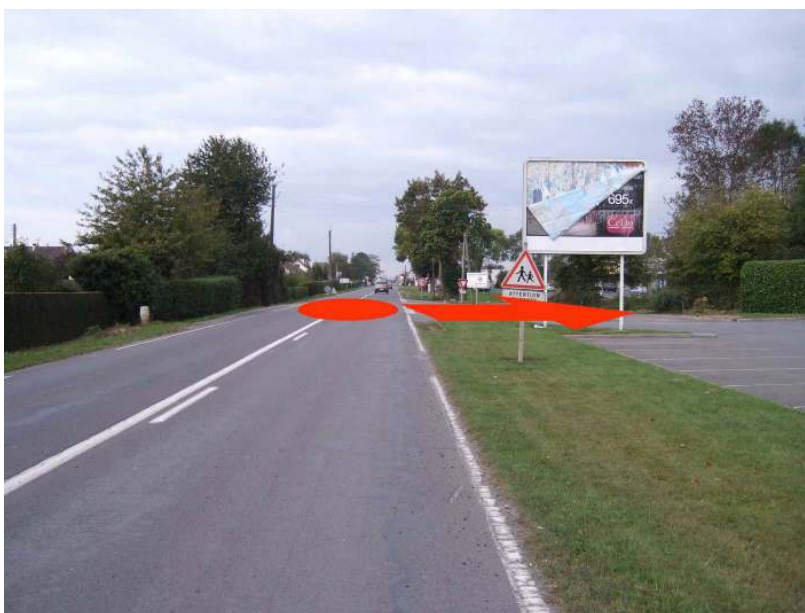
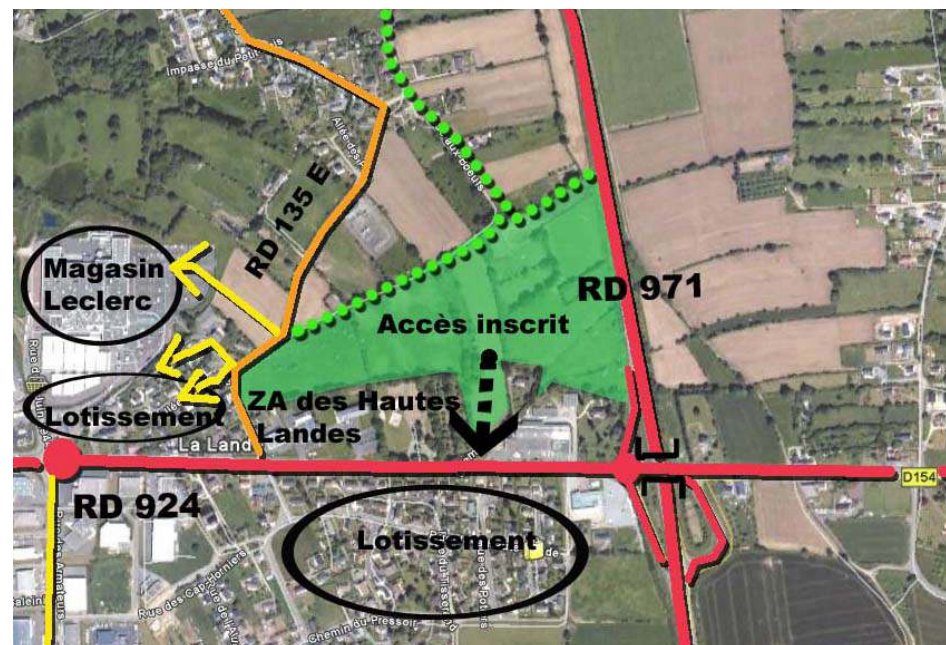
La desserte de ce lotissement se fait en milieu de virage, de même que l'accès au chemin de terre. La vue est donc plus restreinte.

Le lien avec la desserte du centre Leclerc doit être pris en compte. Le flux routier va donc s'intensifier, aussi, il est nécessaire d'être vigilant à l'aménagement de cette entrée, de façon à garantir les conditions de sécurité.

Il n'y a actuellement aucun accès direct depuis la RD 924 pour atteindre la future zone de développement, néanmoins un accès est inscrit dans les orientations d'aménagement du PLU de Granville. Cet élément doit être pris en compte dans le projet.

De même, les orientations d'aménagement d'Yquelon précise que cette zone d'activités devra :

- **préserver le chemin de randonnées situé au Nord.**
- **créer une nouvelle voie qui irriguera la zone et qui permettra également une nouvelle liaison routière entre le Taillais et la RD 924."**



2. Les nuisances et la sécurité des personnes

2.1 Les déplacements

Les deux départementales structurantes supportent **un trafic conséquent** dont les données disponibles datant de 2007/2008 (Moyenne Journalière Annuelle) sont :

- ✓ **comptage de Longueville RD 971 :**
Première section : 13388 véhicules/j dont 6.8% de PL
Deuxième section : 8668 véhicules/j dont 9% de PL
- ✓ **comptage de Saint Sauveur La Pommeray RD 924 :**
7036 v/j dont 5.9% de PL

La comparaison avec les trafics de 2000 démontre que le trafic a baissé sur la RD 971 entre Granville et Coutances (de - 0,1 à - 2,2 %).

- ✓ **comptage RD 135e :** données non disponibles

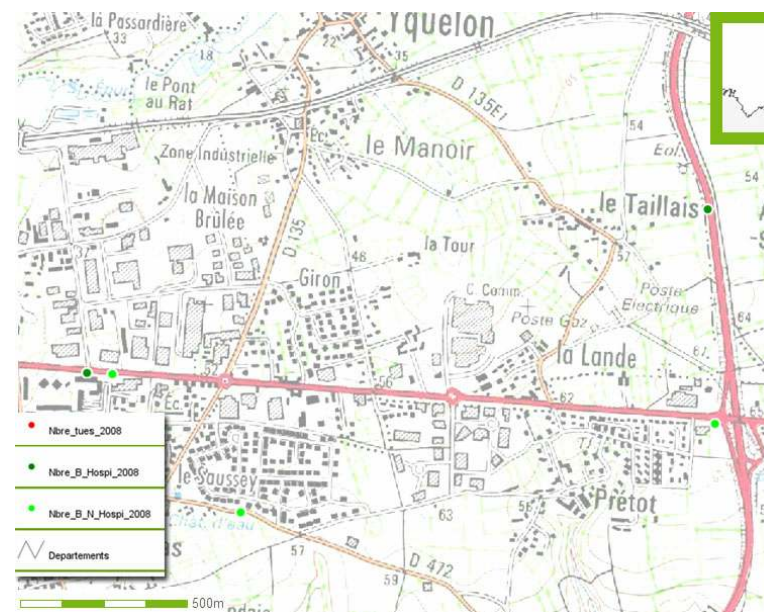
2.2 Insécurité routière

Trois facteurs d'insécurité sur la D 924 et RD 135e sont clairement identifiables : la vitesse, l'aménagement de la voie, les multiples entrées / sorties connectées sur cette voie.

- ✓ **RD 971 compte en 2008 deux accidents de personnes avec hospitalisation dont l'un, à l'entrée avec la RD 924,**
- ✓ **RD 924 compte en 2008 deux accidents de personnes avec hospitalisation dans la partie la plus à l'Ouest.**

Actuellement, la RD 924 fait l'objet d'un aménagement en giratoire en entrée Est afin de sécuriser son entrée par la RD 971. Les circulations piétonnes le long de la RD 924 doivent se faire dans les aires de stationnement. Il n'existe pas de circulation spécifique aménagée continue. Néanmoins celles-ci sont prévues à terme. La RD 924 présente un profil avec deux bas côtés enherbés et des fossés de largeur différente, environ 4m au sud et 5 à 6m au Nord. De nombreuses entrées d'aires de stationnement liées à des bâtis d'activités sortent sur cette voie.

Même si le pont de la RD 924 passant au-dessus de RD 971 induit un ralentissement des véhicules, la vitesse de ceux-ci, avant et après le pont, semble souvent excessive. L'aménagement de giratoires devra casser cette linéarité.



2.2 Le bruit

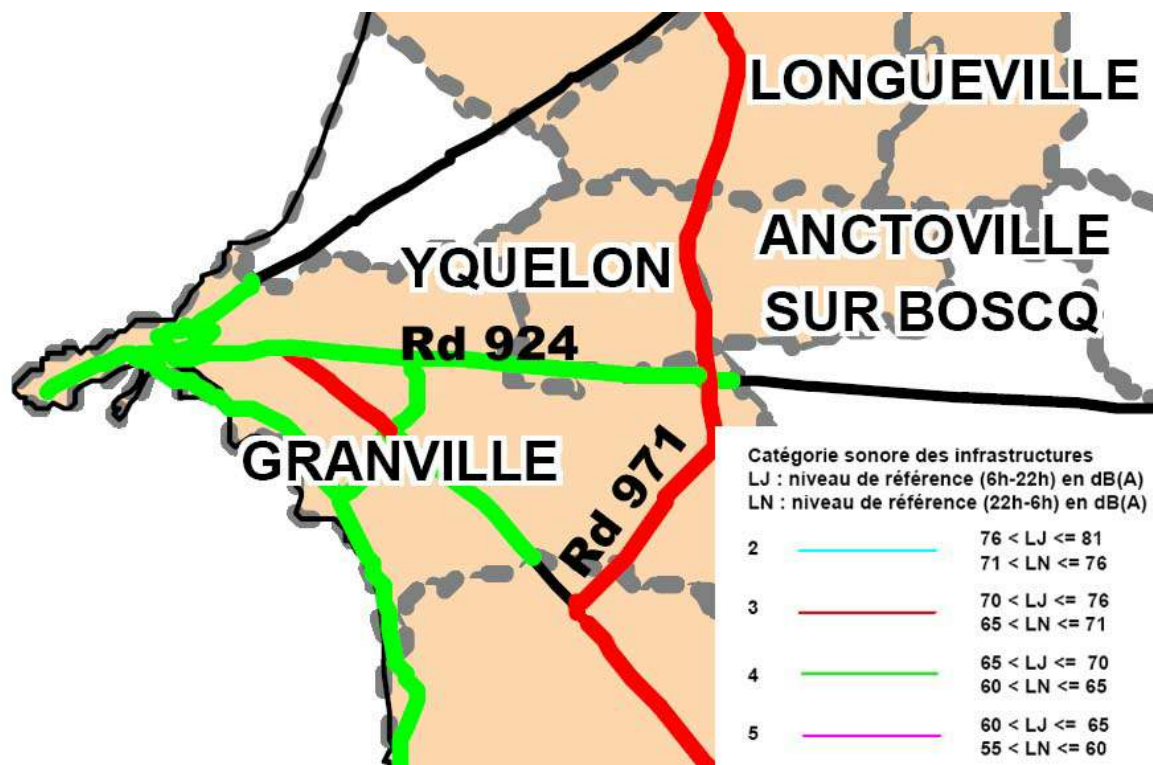
En application de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14, le préfet de la Manche a signé le 3 février 1999 un arrêté préfectoral portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres le long desquelles les dispositions retenues s'appliquent dans le département. L'arrêté préfectoral est opposable aux autorisations d'urbanisme.

Les infrastructures sont classées en fonction de leur niveau d'émission sonore, et reportées dans les documents d'urbanisme.

Les nouvelles constructions (sont concernés : les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé de soins et d'action sociale, les bâtiments d'hébergement à caractère touristique) **situées dans les secteurs de nuisance reportés dans les documents d'urbanisme, doivent respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit.**

La RD 971 et la Rd 924 sont affectées par le bruit.

- ✓ Pour la RD 971, la largeur est de 100m
- ✓ Pour la RD 924, la largeur est de 30m



Catégorie	Niveau sonore diurne (L)	Niveau sonore nocturne (L)	Largeur affectée par le bruit, de part et d'autre de la voie
1	> 81 db	> 76 db	300 m
2	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	250 m
3	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	100 m
4	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	30 m
5	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	10 m

- la servitude 14 liée au transport d'électricité
- la servitude 13 liée au transport de gaz

- ➔ des contraintes en matière d'aménagement qui doivent être intégrées en amont du projet.



La servitude I3 liée au transport de gaz

TRAVAUX A PROXIMITE DES OUVRAGES

Depuis le 1er Décembre 1995, le décret n° 91-1147 du 14 octobre 1991 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, et l'arrêté interministériel du 16 Novembre 1994 étant applicables, toute personne physique ou morale, de droit public ou de droit privé, qui envisage la réalisation de travaux à proximité d'un ouvrage de transport de gaz doit respecter les dispositions de cette nouvelle réglementation et notamment prendre les mesures rappelées ci-après.

MESURES A PRENDRE LORS DE L'ELABORATION D'UN PROJET DE TRAVAUX :

Au stade de l'élaboration du projet, le Maître d'Oeuvre ou le Maître d'Ouvrage du projet doit se renseigner auprès de la Mairie sur l'existence et les zones d'implantation éventuelles des ouvrages de transport de gaz.

Si son projet est situé dans une zone d'implantation d'ouvrages de transport de gaz, le Maître d'Oeuvre ou le Maître d'Ouvrage de ce projet, doit impérativement adresser une demande de renseignements, établie sur un imprimé CERFA n° 90-0188, auprès du représentant local du réseau de transport de gaz, à savoir l'Exploitant dont il trouvera les coordonnées en Mairie.

La demande de renseignements est valable 6 mois.

MESURES A PRENDRE PREALABLEMENT A L'EXECUTION DES TRAVAUX :

Les entreprises (y compris les entreprises sous-traitantes ou membres d'un groupement d'entreprises) qui seront chargées de l'exécution des travaux, voire même le particulier qui souhaite réaliser des travaux, devront envoyer une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (D.I.C.T.), établie sur un imprimé CERFA n° 90-0189, auprès de l'exploitant du réseau de transport de gaz susnommé.

Cette D.I.C.T. doit parvenir à l'exploitant au moins 10 jours francs, dimanches et jours fériés non compris, avant le début des travaux.

La servitude I4 liée au transport d'électricité

B- LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1) Obligations passives

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'en cas de nécessité et à des heures normales et après en avoir prévenu les intéressés, dans toute la mesure du possible et s'il est nécessaire d'accéder sur des toits ou terrasses.

2) Droits résiduels du propriétaire

Les propriétaires dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses ou de servitudes d'implantation ou de surplomb conservent le droit de se clore ou de bâtir, ils doivent toutefois un mois avant d'entreprendre l'un de ces travaux, prévenir par lettre recommandée l'entreprise exploitante.

Dans un souci de sécurité des personnes, il est demandé que tout projet de construction à proximité des lignes électriques figurant sur le plan des servitudes d'utilité publique soit transmis, au préalable, en ce qui concerne :

Ouvrages E.D.F.

Ouvrages de distribution MT et BT (tension inférieure à 63 KV)

Ouvrages de transport (tensions égales ou supérieures à 63 kV)

Ouvrages S.N.C.F.

Direction de l'équipement – Département des installations fixes de la traction électrique

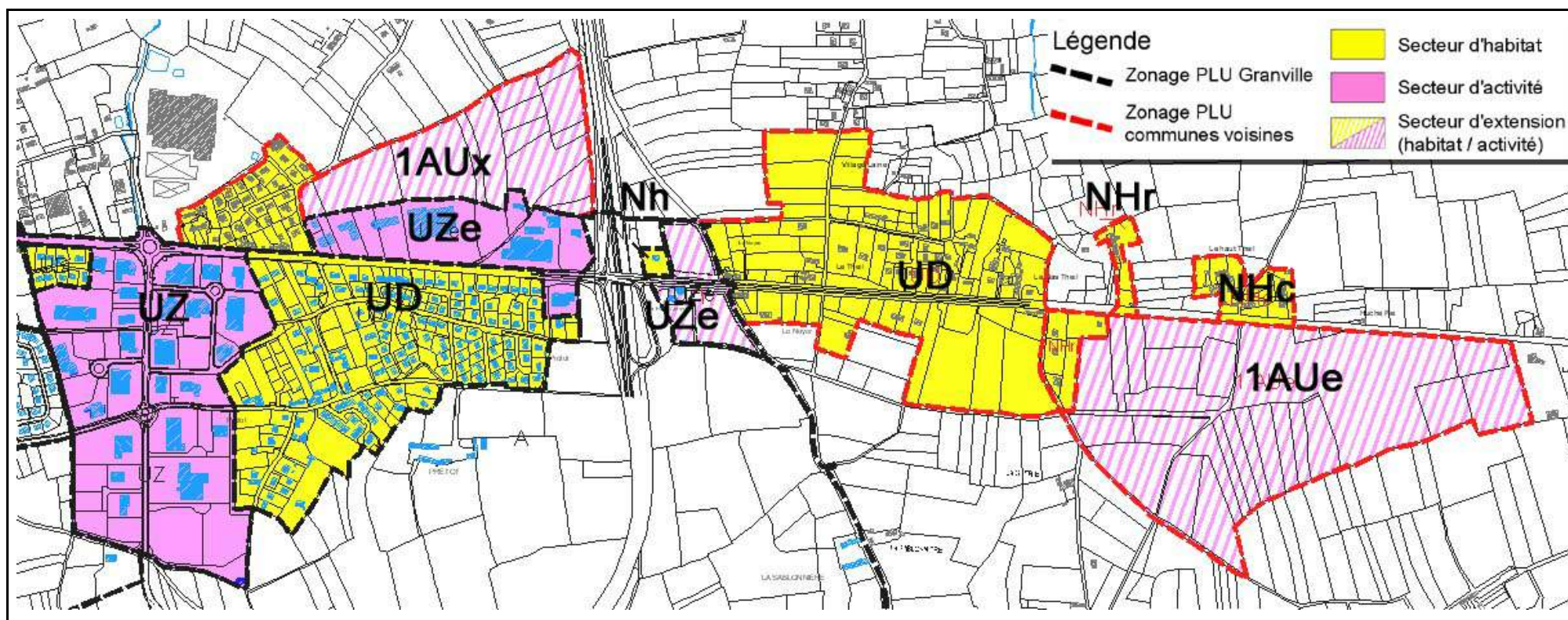
162, rue du Faubourg Saint Martin – 75475 PARIS Cedex 10

3. Classement au PLU

3.1 Les futurs développements urbains inscrits au PLU

Les différents contextes urbains rencontrés se traduisent par une diversité de situations au regard des différents PLU communaux qui recouvrent cette zone. Les extensions d'urbanisation prévues sur les 3 communes sont toutes à vocation économique :

- zone de 9 ha sur Yquelon.
- zone de 3.2 ha sur Granville
- zone de 24 ha sur Saint-Planchers.

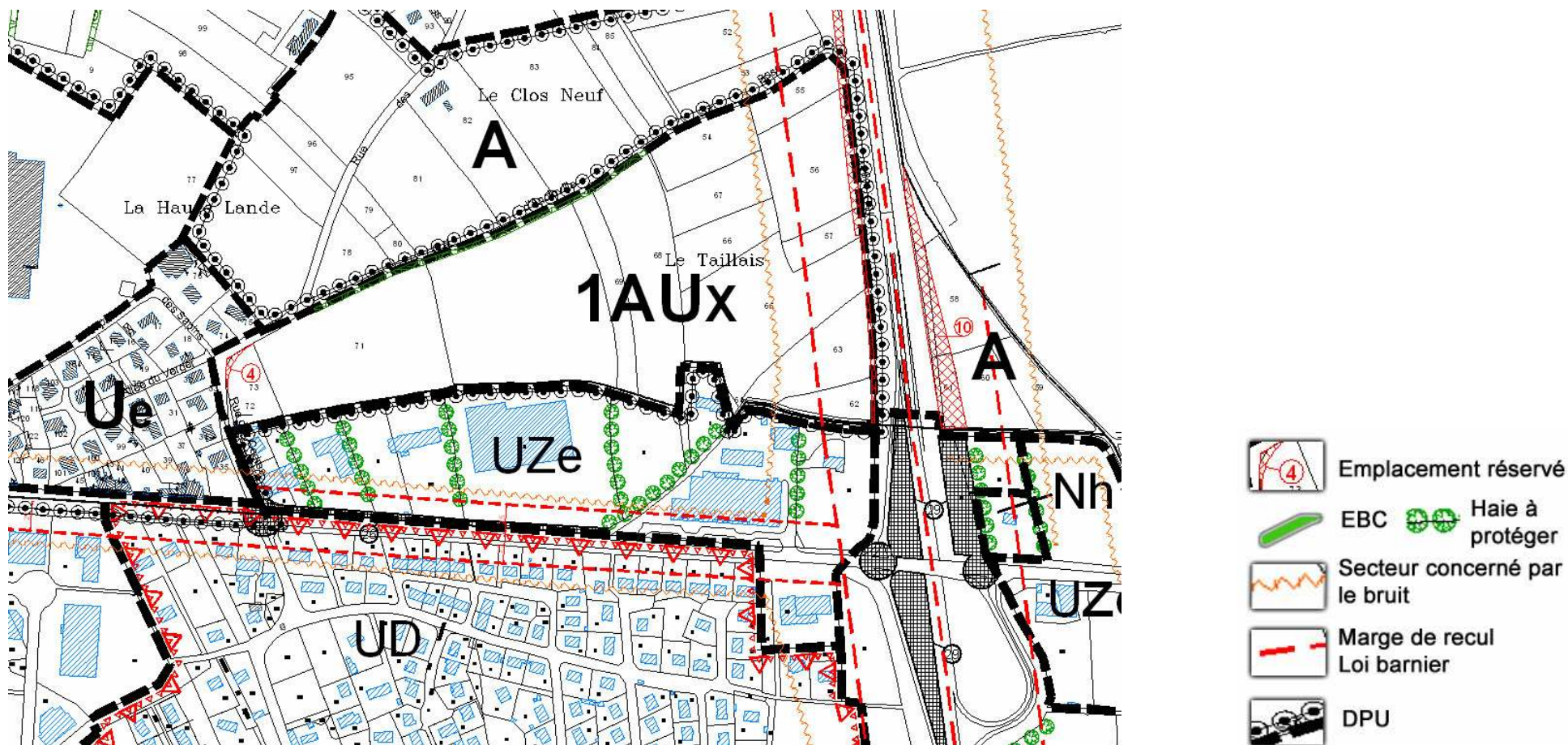


3.2 le zonage du secteur

Dans le cadre de l'élaboration du PLU d'Yquelon, les terrains concernés sont classés en zone 1AUx. A terme, l'urbanisation de cet espace est vouée à accueillir **des implantations supplémentaires, d'unités commerciales ou d'équipements** conformes dans leur objet au règlement du PLU sur environ 9.2 ha. Cette zone doit également accueillir **deux équipements publics d'envergure à savoir l'implantation d'un Centre de Secours Principal et d'une piste d'atterrissage pour les hélicoptères dans la partie la plus à l'Est.**

Extrait du PLU d'Yquelon : "La zone 1AU est une zone non ou insuffisamment équipée, réservée à l'urbanisation future. L'objectif est de réaliser des opérations d'ensemble permettant un développement rationnel et harmonieux de l'urbanisation."

Le secteur 1AUx situé au Nord de l'urbanisation de la RD 924, est destiné à recevoir des établissements artisanaux, commerciaux, les petites industries ou les dépôts ainsi que toute installation privée ou publique non souhaitable en zone urbaine. Les établissements industriels, qui nécessitent un niveau d'équipement adapté et des critères d'environnement spécifiques, peuvent en être exclus."



4. Dynamique économique à l'échelle de l'intercommunalité

La zone d'emploi de Granville totalise 2.789 établissements dont 92,5% de moins de 10 salariés. 916 établissements sont localisés sur Granville (92,4% de moins de 10 salariés). Seuls 10 établissements granvillais ont 50 salariés ou plus. Le plus gros employeur de la commune est la société de gestion du Normandie avec un effectif de 349 personnes.

4.1 Les zones intercommunales

→ Réalisées :

- ZA du Prétôt :

- 8,3 ha de surface disponible viabilisée, installation du garage Peugeot,
- de nombreuses demandes liées à l'équipement de la maison (jardinerie, décoration, bricolage, cuisine),
- des atouts (flux, présence de locomotives, surfaces importantes, très active) qui lui confèrent le rôle de futur pôle important de Granville.

- ZA du Croissant.

→ Les projets :

- **Le Taillais sur Yquelon** : en cours de constitution de réserves foncières.

Atout : vitrine sur voie de contournement de Granville.

- **Le Bas-Theil sur Saint-Planchers** : en cours d'acquisition foncière.

Atout : zone industrielle avec accès A84 par l'axe Villedieu.

Sur Saint-Pair-sur-Mer :

- **Zone de La Lande de Pucy** (vocation artisanale et commerciale) : environ 7 ha sur l'axe Granville-Avranches. Objectif : 2004.

- **Extension de la ZA du Croissant** à plus long terme. Objectif : 2 à 3 ans.

4.2 Les principaux sites commerciaux périphériques de l'agglomération granvillaise

- La ZAC du Croissant

Localisée sur la commune de Saint-Pair-sur-Mer, la ZA du Croissant se situe en entrée/sortie de l'agglomération au Sud-Est en direction d'Avranches. On y recense 4 grandes surfaces de plus de 300 m² autour d'un hypermarché Intermarché de 2.900 m². L'offre commerciale se répartit comme suit :

- **En équipement de la maison** : Dépôt vente mobilier/tapisserie,
- **En loisirs et divers**
- **Hypermarché**
- **Garage**
- **Le pôle Est (axe Granville / Villedieu-les-Poêles) :**

> La ZAC du Prétôt :

La ZAC du Prétôt est organisée autour de plusieurs axes et ronds-points et se situe en **entrée-sortie de l'agglomération à l'Est en direction de Villedieu-les-Poêles** (au Sud de la route de Villedieu) sur la commune de Granville (mais extension sur la commune d'Yquelon).

- **L'offre commerciale** présente est variée :
- **En équipement de la maison**
- En équipement de la personne
- **En solderie**
- **En loisirs**
- **En garage / équipements automobiles**

On y recense au total **plusieurs grandes surfaces de plus de 300 m²** dont les surfaces de vente sont mentionnées entre parenthèses (source : DDCCRF 50 – 2 juin 2003).

ATOUTS	FAIBLESSES
- Localisation en filtrage des flux d'entrée de l'agglomération. - Accès futur à la voie de contournement de Granville. - Très active. - Zone en développement (extension) avec une explosion de l'équipement de la maison.	- Congestionnement de la route de Villedieu.

> Le CC Leclerc, La ZAC de la Parfonterie, La ZI du Mesnil, La route de Villedieu. :

Ce pôle localisé (sur les communes de Granville et d'Yquelon) en entrée/sortie d'agglomération sur la route de Villedieu comprend des établissements situés au Nord de cet axe sur la ZAC de la Parfonterie, mais aussi en bordure de la route de Villedieu ainsi qu'à proximité du centre commercial Leclerc.

- **En équipement de la maison**
- **En hard-discount :**
- **En solderie :**
- **En équipement de la personne**
- **En garage / équipements automobiles**
- **Equipement sport et loisirs**
- **Alimentaire**
- **Centre commercial Leclerc**
- **Hypermarché Leclerc**
- **Galerie marchande**

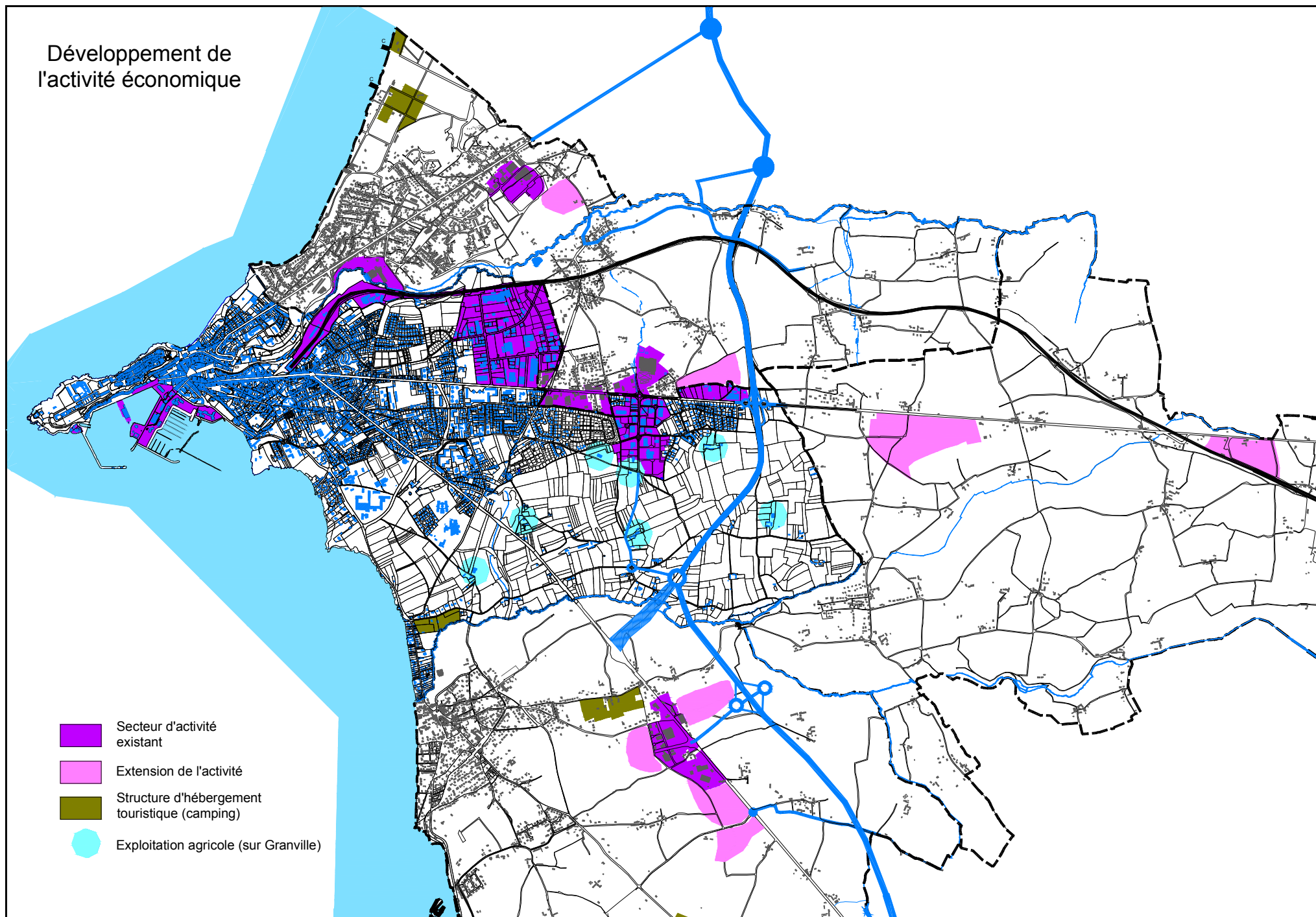
- Hébergement, restauration

A noter également, sur la commune de Donville-les-Bains, la présence d'un supermarché Intermarché.



LES PRINCIPAUX POLES COMMERCIAUX

Développement de l'activité économique



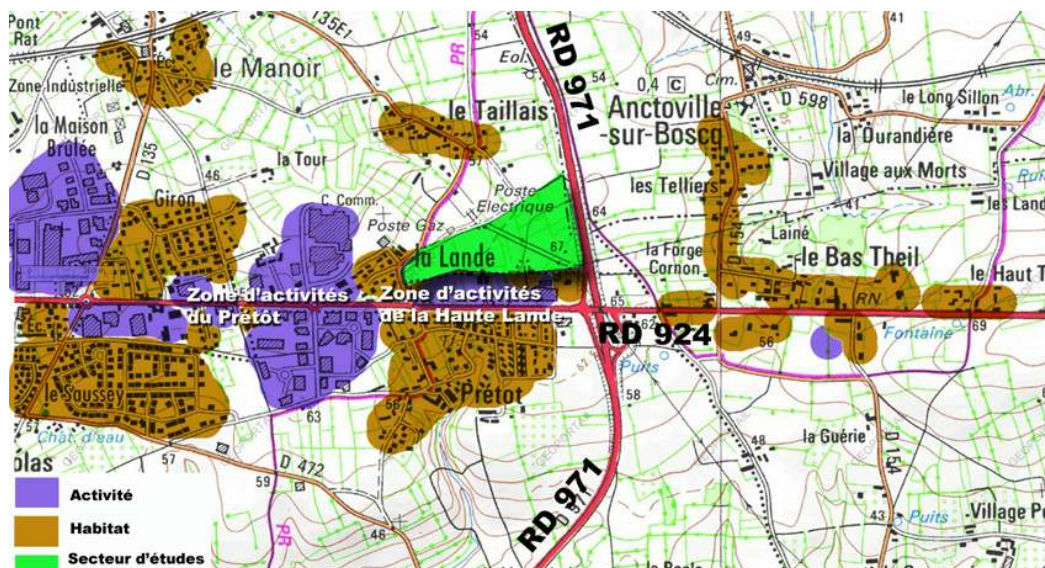
5. Qualité urbaine et architecturale

5.1 Urbanisation le long de la RD 924

Les zones d'activités du Prétôt et du Taillais/Haute Lande forment un masque qui cache toutes vues sur le secteur concerné depuis la RD 924.

L'ensemble du bâti bordant la RD 924 est à dominante d'activités essentiellement à vocation commerciale ou artisanale formant clairement une dorsale linéaire d'activités. La présence du centre Leclerc à l'Ouest, visible ponctuellement, joue un rôle important dans la dynamique économique et de déplacements de cette zone.

Plusieurs lotissements datant des années 80 sont également présents surtout en seconde couche (exception faite du lotissement de la Haute Lande dans la partie Sud-Ouest). Ils sont parfois peu perceptibles depuis cette voie du fait des hauteurs plus basses et de la présence abondante d'enseignes qui attire davantage l'oeil.



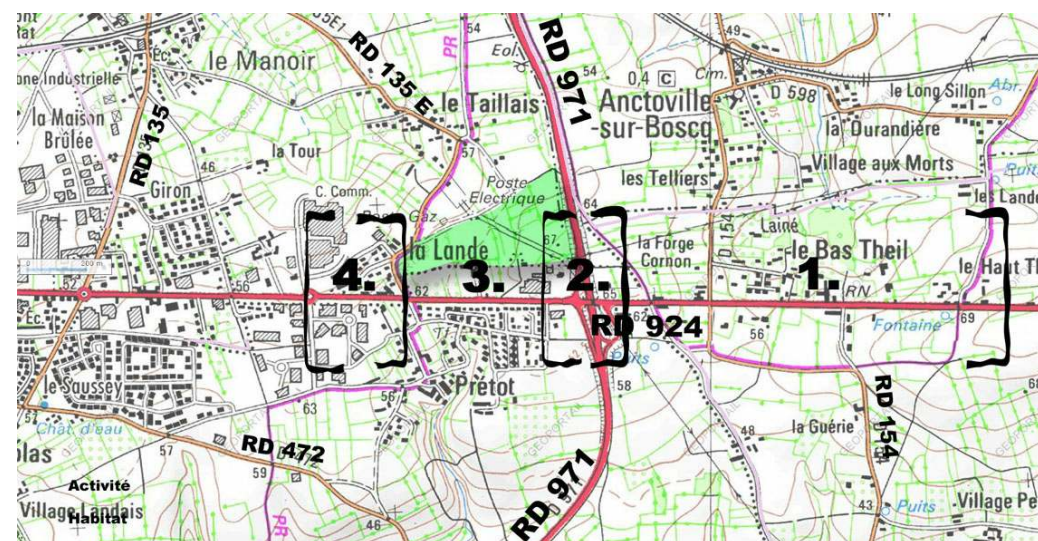
1) Séquence 1 : entre le Haut Theil et l'échangeur

Une perspective sur Granville se développe. Deux tours et un château d'eau font figures de repères à l'horizon et signalent la ville. L'échangeur ne se perçoit qu'avec difficulté.

Cette séquence se développe dans un environnement **bocager et vallonné** où alternent perspectives lointaines sur le grand paysage et perspectives limitées en creux de vallon.

La départementale RD 924 fédère ce paysage. Elle a induit au cours du temps **l'implantation d'un bâti épars**. Il se présente soit de façon isolée, soit de façon regroupée en hameaux de quelques unités d'habitation.

Le plus souvent **implantées en retrait de la voie**, ces constructions **rythment le cheminement** et induisent des sous-séquences avec une alternance séquences bâties / séquences bocagères. **La densité des habitations croît en se rapprochant de l'échangeur.** Dès lors, la



trame bocagère ne structure plus que les fonds de perspective alors que les alternances de haies ou de clôtures minérales des constructions qualifient les abords de la voie.

La séquence 1 présente :

- **des constructions isolées de type pavillonnaire** pour les plus récentes, implantées en parallèle de la voie, sans ordonnancement particulier, elles s'organisent grossièrement en deux entités, le Haut Theil et le Bas Theil. Le premier présente une composition beaucoup plus maîtrisée que le second ainsi qu'une certaine homogénéité architecturale.

- **une densité de ces implantations** qui croît à proximité de l'échangeur. Le retrait est la règle générale, l'alignement sur voie l'exception. Lorsque cela se produit simultanément des deux côtés de la voie, les constructions induisent un sous-séquençage qui rythme la traversée.



2) Séquence 2 : Le franchissement de la RD 971 :

Peu visible puisqu'elle passe sous la D 924, **elle marque le passage d'un environnement rural à une identité péri-urbaine**. Le pont figure l'entrée de ville. Un rond point est en cours de réalisation.



3) Séquence 3 : Entre l'échangeur et la Ruine :

Cette séquence s'inscrit dans **un paysage de plateau**. En direction de Granville, la linéarité de la voie induit une perspective lointaine vers le quartier de la Maison Brûlée et sa densité proprement urbaine.

Passé le pont, la nature péri-urbaine de la séquence 3 se manifeste au travers :

- d'une diversité de formes architecturales, associée à la mixité des fonctions résidentielles et commerciales.
- d'une séquence commerciale brève et relativement homogène

Les activités présentes sont essentiellement commerciales : vente d'électroménager, vente de meubles, vente de vêtements... Un hôtel est également présent.



Du côté droit en direction de Granville, trois opérateurs commerciaux sont regroupés au sein d'une même entité architecturale. La qualité architecturale des nouveaux bâtis réside dans la sobriété des formes et dans l'attention portée au parking qui se développe sur l'avant, entre voie et façade. Les formes sont simples, horizontales et parallélépipèdes. Le bardage est métallique et clair.

La voie est bordée par les arrières d'un lotissement. En retrait de la voie ces constructions sont toutefois très présentes, leurs limites arrières étant composées de haies basses.



De nouvelles enseignes se sont installées en appliquant les principes imposés, à savoir une préservation de la trame bocagère existante, un retrait important des bâtiments permettant un aménagement qualitatif des espaces de stationnement tournés vers la voie.

4) Séquence 4 : De la Ruine au giratoire de la zone d'activités.

Le giratoire autour duquel s'est développée une zone d'activités, notamment commerciale, fédère cette séquence marquée par une plus grande densité de bâtiments industriels et une ouverture latérale du champ visuel. Cette implantation, non linéaire, présente l'avantage de préserver la D 924.



5.2 Occupation du sol le long de la RD 971

Actuellement, les franges de la départementale sont occupées par des espaces agricoles. Seul un pavillon est présent à l'entrée avec la RD 924, mais il est à peine visible depuis cette route départementale. **Les lignes hautes tensions forment un point de repère visuel important, perceptible de loin.**



6. Qualité des paysages

6.1 Topographie

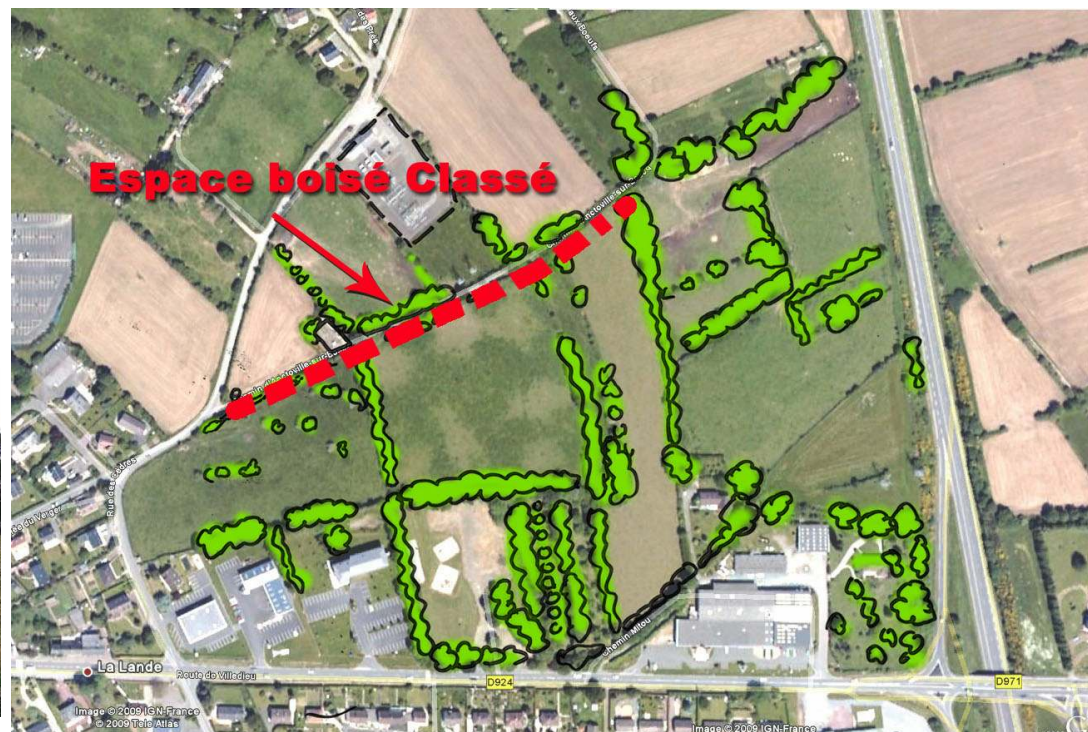
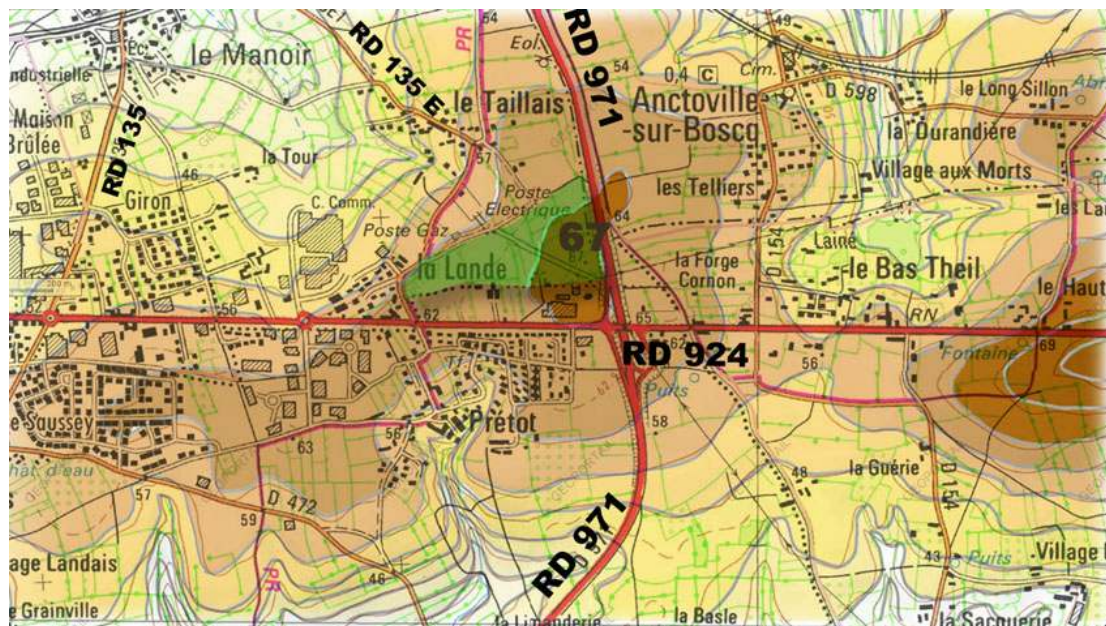
Une partie de la zone d'activités se situe sur une ligne de crête. La pente est relativement douce et décline doucement en direction de l'Ouest.

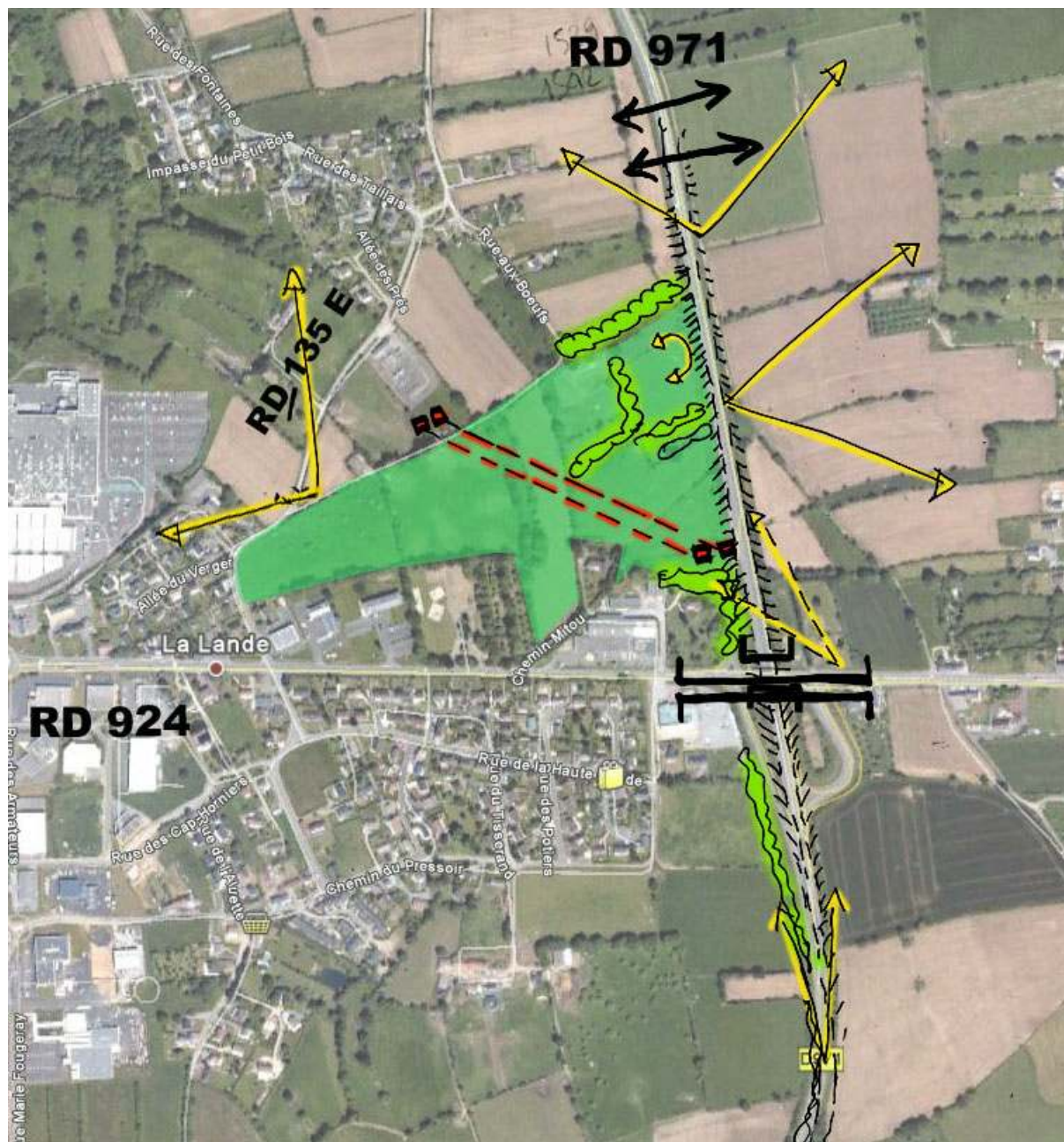
Les vues sur le grand paysage depuis le site, sont orientées en direction d'Anctoville Sur Bosq à l'Est et du centre Leclerc à l'Ouest.

6.2 Trame bocagère

La trame bocagère est relativement bien fournie sur le secteur. Les boisements sont à dominante de chênes. Le maillage bocager forme des petits îlots formant eux même une alternance de masques visuels à l'intérieure de la zone.

Notons qu'une haie disparate et non continue, le long du chemin creux est classée en Espaces Boisés Classés interdisant à l'état actuel, tout défrichement. Le passage de la voie interne et l'aménagement de la sortie Nord impliquera d'ajuster cette protection.





La topographie est de plus en plus marquée autour de l'échangeur avec la RD 924. La voie est alors nettement plus encaissée sur cette section. A l'inverse, plus on s'éloigne vers le Nord plus la voie est à niveau, notamment au niveau du virage, l'impact est donc davantage marqué.

La présence des deux polygones marque très fortement le paysage et les vues. Elles s'inscrivent comme des points repères importants.

La présence de haies perpendiculairement à la départementale permet de formaliser des écrans visuels, qu'il sera bon de garder dans la mesure du possible





Vue depuis la RD 971



Bilan :

- ✓ **Un secteur d'activités dynamique et attractif pour l'économie locale, qu'il convient de renforcer.**
- ✓ **Une vitrine économique à proximité directe de la voie de contournement de Granville, qu'il faut soigner.**
- ✓ **Une première urbanisation linéaire le long de la RD 924 qui forme un masque urbain et empêche toutes vues en profondeur sur les secteurs de développement d'activités.**
- ✓ **La présence de parcelle agricole le long de la RD971 et ponctuellement de quelques pavillons.**
- ✓ **Une topographie est de plus en plus marquée autour de l'échangeur RD 924/RD971. La voie est alors nettement plus encaissée sur cette section. Une topographie plus plane vers le Nord à prendre en considération.**
- ✓ **La création d'une nouvelle voie ayant pour objectif :**
 - **d'irriguer la zone du Taillais en profondeur à partir de la RD 924**
 - **de permettre également une nouvelle liaison routière entre le Taillais et le centre Leclerc**
 - **de sécuriser les entrées dans la zone d'activités du Taillais et d'alléger les circulations sur la RD 135e**
 - **de sécuriser l'entrée dans le lotissement de la Haute Lande en diminuant nettement la circulation de transit**
- ✓ **Une prise en compte des contraintes liées aux servitudes liées au transport d'électricité et au transport de gaz (traversées d'énergies) et donc de la perte non négligeable de surfaces cessibles et constructibles.**
- ✓ **Une préservation du chemin de randonnée situé au Nord selon les orientations d'aménagement en tenant compte de la nécessité de réaliser de l'infrastructure routière nécessaire pour le désenclavement de la zone.**
- ✓ **Une trame bocagère relativement bien présente sur le secteur.**

II- Justification du projet

Complétant l'offre actuelle de commerces ou d'équipements présents sur le site de la zone d'activités du Taillais, le projet de développement de la zone 1AUx **visé à accueillir des implantations supplémentaires, de petites unités commerciales ou d'équipements conformes dans leur objet au règlement du PLU sur environ 9.2 ha.** Il s'agit de conforter la zone d'activités existante en permettant une urbanisation en profondeur, tout en tenant compte des contraintes liées à la présence d'un poste EDF et d'un poste GDF et donc des traversées des réseaux d'énergie, qui occasionnent une perte non négligeable de surfaces cessibles et constructibles.

L'un des enjeux est de développer les emplois et de soutenir le développement économique et commercial du Pays. Le projet est porté par la Communauté de Communes du Pays Granvillais. Ce projet s'inscrit dans une stratégie globale à l'échelle intercommunale visant à :

- **renforcer la diversité et l'attractivité commerciale et d'équipements.** Les terrains libres en limite Nord de la zone d'activités actuelle du Prétôt constituent une opportunité pour la commune d'Yquelon de développer un petit secteur d'activités.
- **améliorer la qualité générale (paysagère et fonctionnelle) des entrées de ville.**

Cette zone doit également accueillir un équipement public d'envergure à savoir l'implantation d'un Centre de Secours Principal et d'une piste d'atterrissage pour les hélicoptères dans la partie la plus à l'Est.

Cette opération est l'occasion d'associer dynamique économique et qualification des espaces urbains d'entrée de ville. A ce titre, le projet s'organise autour de quelques principes qui tendent à :

- optimiser l'usage de l'espace et la sécurité des personnes,
- maîtriser les limites de l'espace public,
- autoriser et sécuriser les circulations piétonnes,
- préserver et valoriser la trame bocagère existante.

III- Description du projet

✓ Desserte du parc d'activités

En matière de sécurité routière, la desserte du parc d'activités s'effectuera directement depuis deux carrefours aménagés en giratoire depuis la RD 924 et la RD 135e. A partir du giratoire avec la RD 924, une voie structurante sera aménagée (environ : 7 m de voie, 13 m avec les trottoirs et accotements aménagés), elle sera bordée de haies bocagères (essentiellement à partir des haies existantes, qui se seront étoffées au besoin) et jalonnée de liaisons douces. Elle se poursuivra vers le Nord suivant un axe central pour desservir l'ensemble du parc d'activités, le parking, et le CSP.

La voie aboutira sur le deuxième giratoire formalisant l'entrée Nord avec la RD 135e. Cette nouvelle voie accueillera donc l'essentiel des circulations routières. La circulation routière par la RD 135e passant devant le lotissement de la Haute Lande devrait donc nettement diminuer. Cette nouvelle voie permettra de rejoindre rapidement la RD 924 et le centre Leclerc à l'Ouest.

✓ Traitement des espaces

En entrée Nord du parc d'activités, une aire de stationnement en evergreen pour les visiteurs et usagers sera réalisée, largement entourée d'un espace vert de haute qualité permettant ainsi de faire la transition avec l'espace rural et agricole. Il sera bordé au Nord par le chemin creux et piéton existant, qui

sera préservé dans une large proportion. Seule la partie de ce chemin sera écourtée afin de permettre le passage de la nouvelle voie. Les deux giratoires seront paysagers.

Comme le long de la RD 924, l'ensemble du bocage présent sur la zone sera préservé au maximum et selon les contraintes techniques.

✓ **Urbanisation en profondeur et qualité architecturale**

Les nouveaux bâtis seront de même qualité que les nouvelles constructions réalisées le long de la RD 924. Le même soin sera apporté aux espaces de la zone. La présence de masses bâties trop imposantes dans le paysage sera évité et on favorisera l'image verte du parc d'activités.

L'architecture des bâtiments sera sombre et créera une façade urbaine de qualité depuis la nouvelle voie, les principes retenus :

- homogénéité des matériaux de revêtement utilisés, sobriété des couleurs, utilisation d'une palette commune,
- implantation commune des bâtis, cohérente et tenant compte des voisins,
- dégagement des espaces verts devant les parcelles,
- enseignes intégrées au bâti,
- respect des lignes de faîtage,
- limitation des panneaux publicitaires,
- traitement unitaire des surfaces... ,

Les espaces de stationnement des différentes parcelles seront réalisés de manière à être le moins visible possible depuis la nouvelle voie.

✓ **Intégration qualitative des lisières et vues ciblées depuis la RD 971**

La présence du Centre de Secours Principal et d'une piste d'atterrissage dans la partie Est le long de la RD 971 impose des contraintes bien particulières qui sont propres à la fonctionnalité de ces équipements. Compte tenu des contraintes physiques et de la réglementation de l'Aviation Civile, la piste d'atterrissage rentre au "chausse-pied" dans la partie la plus au Nord Est.

Par conséquent, d'une part, la marge de recul est repoussée à 35 m à compter de l'axe de la RD 971 et d'autre part les aménagements paysagers cernant cette zone devront impérativement tenir compte des contraintes de l'Aviation Civile et du dégagement de tout obstacle.

La partie Nord-Ouest est la zone la plus visible depuis la RD 971 néanmoins la réalisation d'une piste d'atterrissage a un impact visuel limité. L'ensemble de cette frange urbaine concernera peu d'édifices bâtis puisqu'il concernera essentiellement le bâti du Centre de Secours Principal et les dépendances nécessaires. Le projet fera l'objet d'un concours de Maitrise d'Oeuvre visant à assurer la qualité architecturale du bâti et son intégration dans le site. Le programme est en cours d'élaboration.

L'espace inconstructible en limite de la RD 971 devra être paysager : dans la partie Nord avec une végétation basse de type graminées, arbustes couvre-sol ou de petites tailles de façon à ne pas gêner l'atterrissage des hélicoptères... dans la partie la plus au Sud, des haies bocagères tenant compte des contraintes techniques pourront être réalisées.

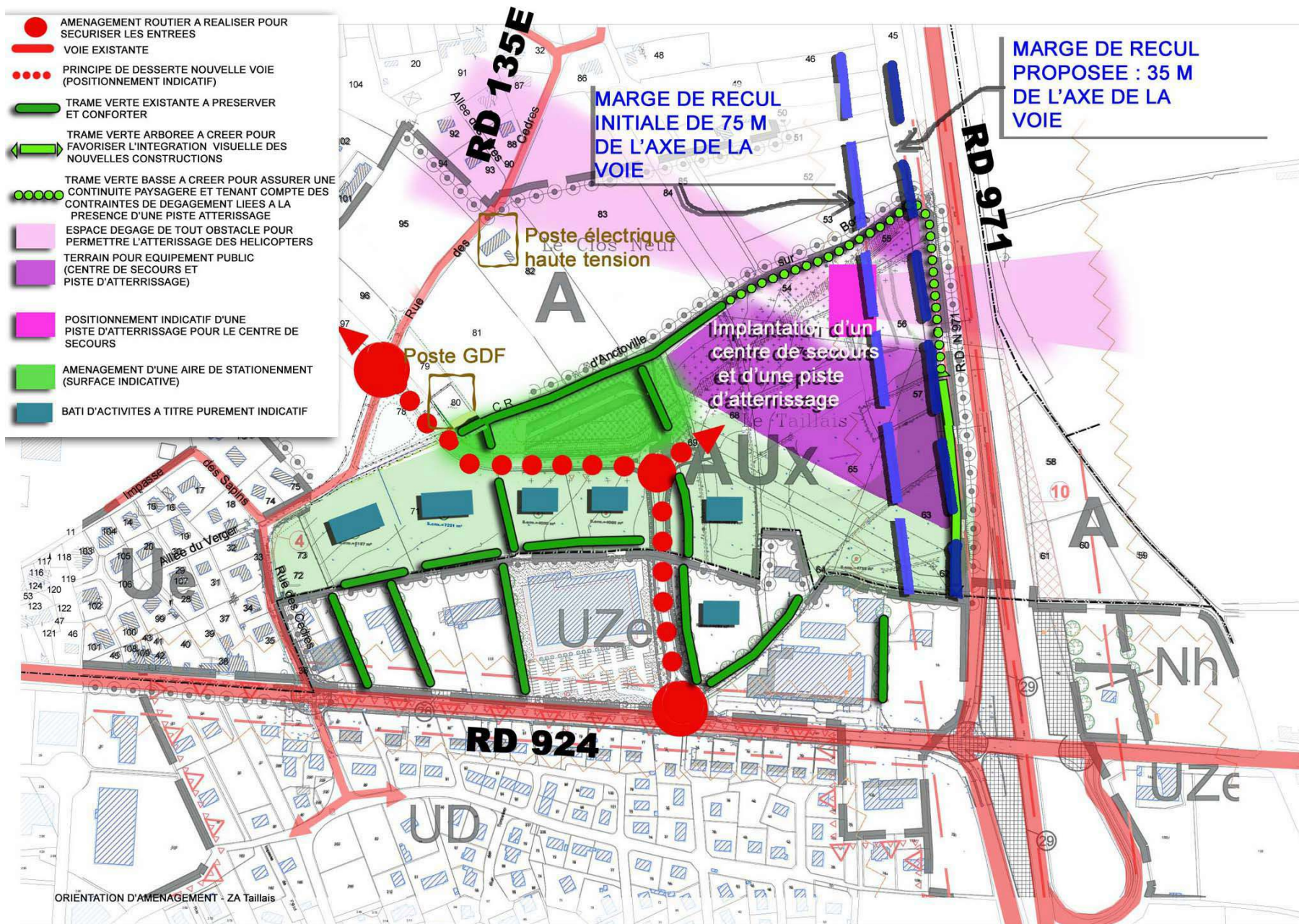
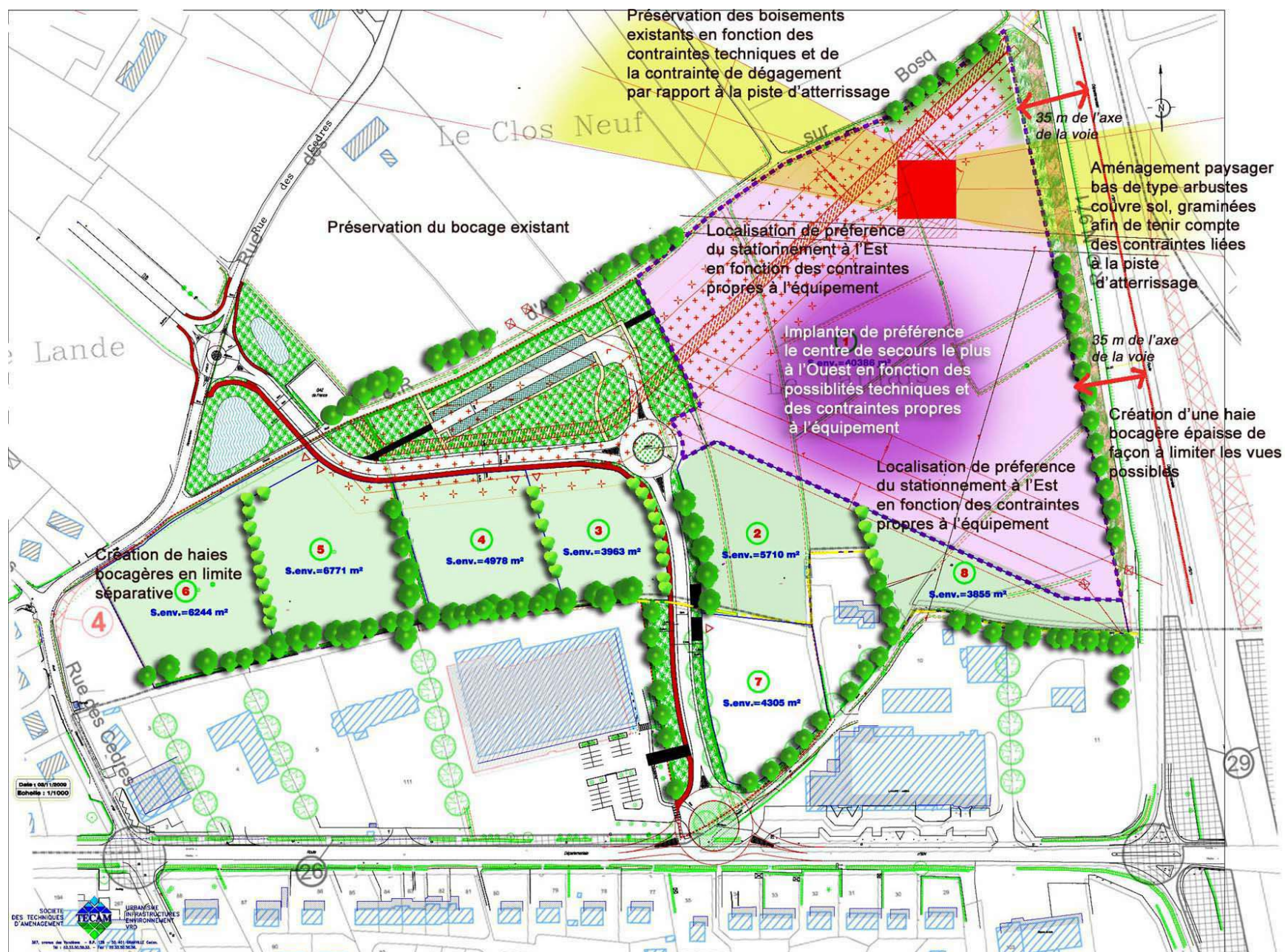
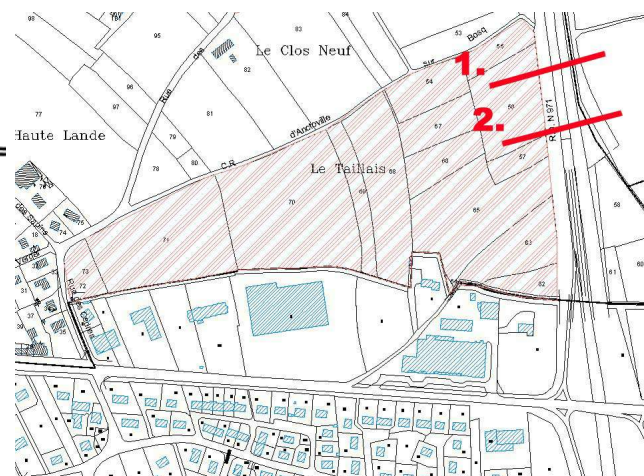
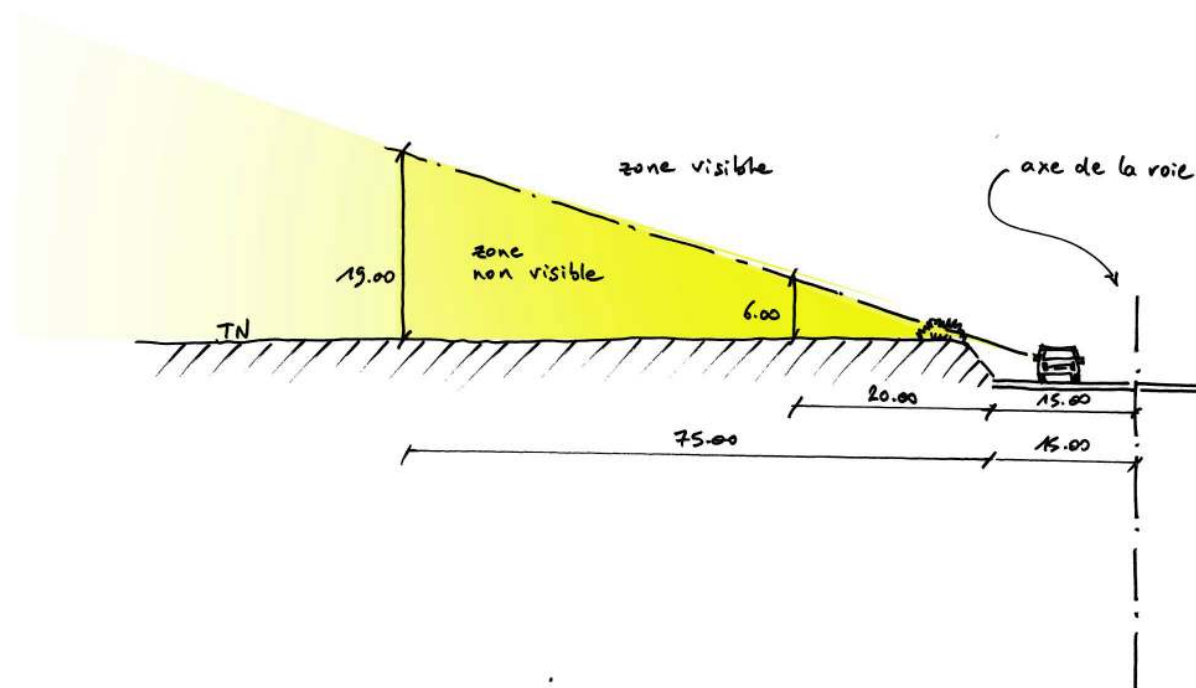
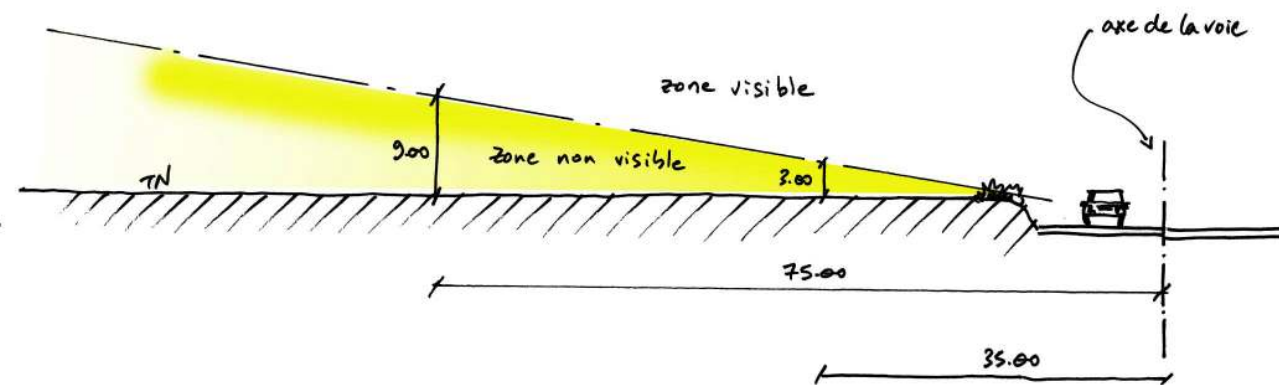


Schéma d'aménagement à titre illustratif





Coupes et impacts visuels



IV- Impacts du projet au regard des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages – traduction réglementaire

Le projet d'aménagement répond aux différents critères :

→ Nuisances :

La problématique bruit liée au trafic sur la RD 971 implique un respect des normes acoustiques conformes aux dispositions des différents arrêtés préfectoraux. Cette disposition ne concerne que le secteur affecté au Centre de Secours Principal, l'impact est donc limité. Le Centre de Secours Principal sera implanté le plus à l'Ouest possible en fonction de ses contraintes, dans la parcelle pour s'éloigner de la source de bruit. Le long de la RD 924, les secteurs sont déjà bâtis et tiennent à priori compte des mesures contre le bruit.

Les servitudes liées aux transfert d'énergie par les poste EDF et GDF ont été intégrées en amont du projet. Les secteurs concernés seront donc aménagés en espace vert, stationnement ou piste d'atterrissage afin de respecter strictement la réglementation en vigueur.

Pour les limiter les nuisances (notamment sonores) par rapport aux habitations riveraines, les haies existantes devront être maintenues le plus possible, entre les habitations et le Centre de Secours sauf contraintes techniques majeures. Dans le cas où des haies bocagères seraient abattues, un aménagement paysager sera recréé pour limiter au maximum, les nuisances engendrés.

→ Sécurité :

La réalisation d'une nouvelle voie en coeur de zone, de deux giratoires en entrée de cette zone et d'un giratoire en coeur de zone devraient fortement limiter la vitesse des véhicules. La circulation de transit entre le centre Leclerc, la RD 135e et la RD 924 ne passera plus devant le lotissement de la Haute Lande diminuant les risques d'insécurité existants autour de son entrée, au vue de la configuration sinueuse de la voie. Au travers de ces aménagements proposés, la sécurité routière est nettement améliorée.

L'accès entre la RD 971 et RD 924 se fait au travers d'un giratoire en cours de réalisation et prévu en conséquence. Aucun accès direct des parcelles n'est possible sur la RD 971.

L'accès au parc d'activités se fera directement à partir d'une voie structurante et paysagère tenant compte de la prise en compte des circulations douces. Concernant la sécurité interne, l'implantation des clôtures ne doit pas gêner la visibilité au niveau des accès aux voies et aux carrefours.

→ Qualité paysagère :

Le principe d'aménagement se compose d'une **voie de desserte principale (axe structurant du développement urbain), fortement plantée et accompagnée de sites propres pour modes doux**. Les **lisières du parc d'activités présenteront une intégration paysagère** grâce notamment au traitement des marges de recul par rapport à la RD 971 : la partie Nord sera composée d'une végétation basse de type graminées, arbustes couvre-sol ou de petites tailles de façon à ne pas gêner l'atterrissage des hélicoptères.... . **Les aménagements paysagers devront limiter les impacts sonores entre les résidences et le Centre de Secours**. Dans la mesure du possible les arbres le long du chemin présents seront gardés en fonction des contraintes liées à la piste d'atterrissage afin de créer un écran végétal.

La partie Nord est concernée par une piste d'atterrissage : l'impact visuel est donc limité.

Les **aires de stationnement** devront être également rendues **peu visibles** depuis la RD 971 et fortement **intégrées sur le plan paysager**. Elles devront être paysagers.

➔ **Qualité architecturale, d'urbanisme**

Le développement horizontal des bâtiments devra être privilégié. Les éventuels quais de déchargement devront par ailleurs être implantés de telle manière à être le moins visible possible depuis « l'axe structurant pour le développement urbain » identifié au schéma d'aménagement de la zone. Les bâtiments devront marquer des fractionnements volumétriques afin de rompre avec l'aspect monolithique. Les bâtiments devront marquer une différence architecturale en fonction de leurs usages internes tant au niveau des matériaux, de la polychromie,...

Concernant l'implantation du centre de secours, il devra se faire dans la partie la plus à l'Ouest dans la mesure des contraintes techniques qui lui sont propres afin de minimiser les vues sur ce bâtiment et notamment sur la tour. Les matériaux et couleurs utilisés devront être de nature à limiter l'impact visuel et à s'intégrer au mieux dans l'environnement (couleur sombre et mate sauf pour les enseignes et impératifs techniques néanmoins les couleurs de ces dernières devront s'harmoniser avec l'existant...).

Les espaces au plus proche de la RD 971 devront privilégier un aménagement en stationnement afin de minimiser la sensibilité visuelle.

✓ **Toitures et façades :**

Les matériaux et couleurs utilisés en façades et couvertures seront choisis de telle sorte qu'ils conservent leurs aspects d'origine dans le temps. Pour diminuer l'impact visuel dans le grand paysage (effet de tâche), les matériaux de bardages et de couvertures seront de couleur sombre et mate.

Clôtures :

- Les clôtures le long de la contre allée seront constituées soit :
 - d'une haie arbustive vive,
 - d'une clôture herbacée en bois à lisses horizontales doublée en face intérieure d'une haie arbustive vive .
- Les clôtures sur les limites séparatives seront constituées d'un grillage vert doublé de haies vives à incorporer éventuellement dans le respect des végétaux existants et de leur pérennité. Le tout n'excédera une hauteur maximale de 2,00 m. On s'attachera à reconstituer, par les végétaux à planter, une haie bocagère en reprenant des essences endémiques.

✓ **Signalétique :**

Les enseignes et panneaux signalétiques devront être intégrés dans la volumétrie des bâtiments et d'une taille mesurée proportionnée au bâtiment.

Le caractère bocager du site devra être préservé et conforté si besoin. Les talus et la végétation présents seront maintenus dans le respect des orientations d'aménagement.

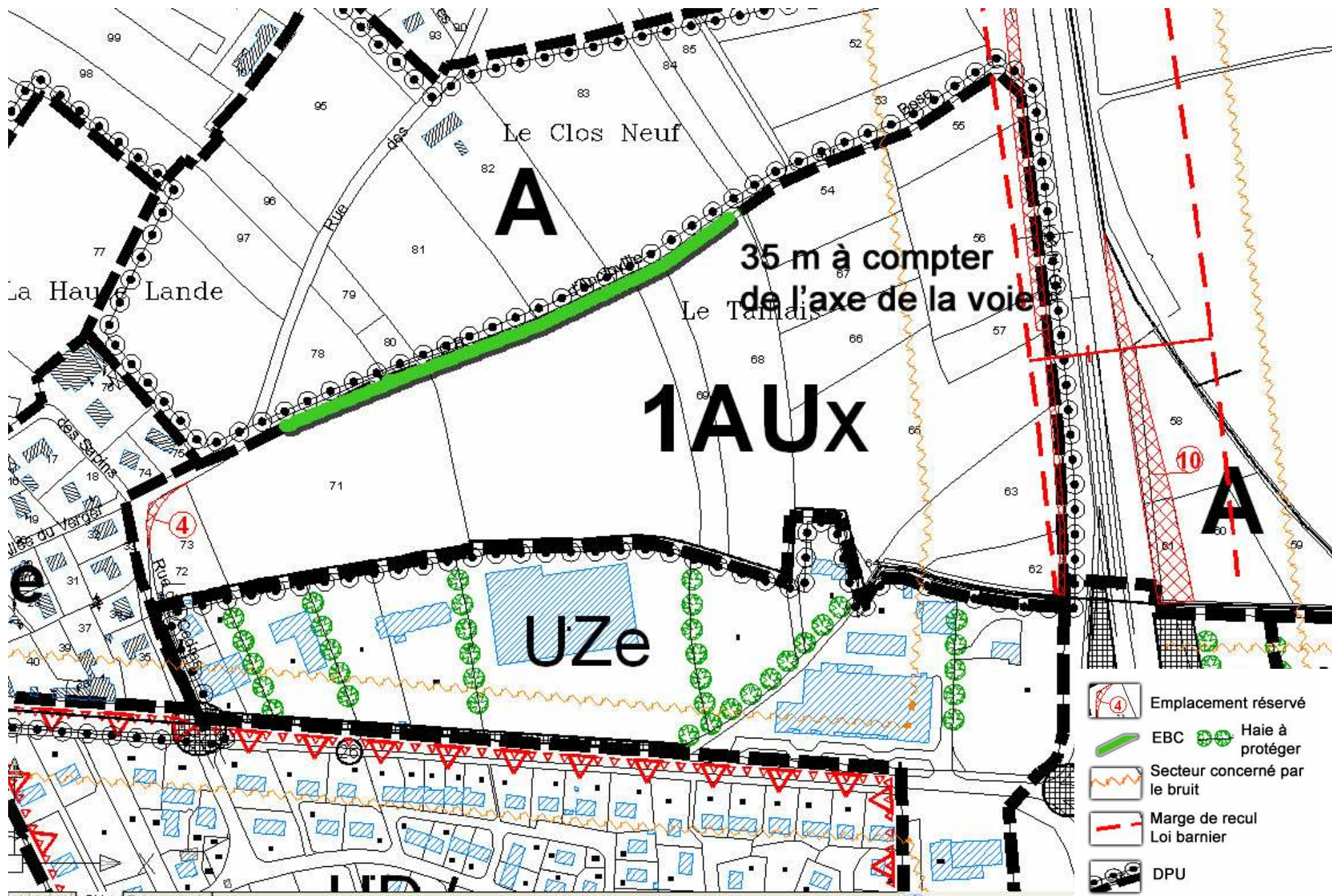
✓ **Espace libre et plantation**

Les parkings aménagés au devant des constructions ou sur leurs côtés seront paysagers. Dans le cas des stationnements prévus sur l'avant, cette végétalisation respectera la trame d'implantation prioritaire définie par les orientations d'aménagement.

La végétalisation des abords de la contre allée piétonne devra permettre une intégration optimale des aires de stationnement. Les **lisières du parc d'activités présenteront une intégration paysagère** grâce notamment au traitement des marges de recul par rapport à la RD 971 : la partie Nord sera composée d'une végétation basse de type graminées, arbustes couvre-sol ou de petites tailles de façon à ne pas gêner l'atterrissage des hélicoptères....



Illustration après modification du PLU



Coudeville-sur-Mer

Étude extraite du PLU approuvé le 20 octobre 2011

P.L.U.

Plan Local d'Urbanisme

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal qui l'a

Approuvé le 20 octobre 2011



6.1.2

**Dossier d'insertion paysagère
d'une nouvelle zone de développement**

le long de la RD 971

**Prise en compte de l'article L 111-1-4
du code de l'urbanisme**

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Objet de l'étude	4
------------------	---

1. SITUATION 5

1.1. Le contexte régional	5
1.2. Le contexte communal	6
1.3. La zone concernée par l'étude L111-1-4	8
1.4. Caractère et vocation du secteur 1AU	10

2. ÉTAT DES LIEUX 12

2.1. La R.D. 971	12
2.2. L'étude paysagère	20
2.3. Carte des atouts, contraintes et nuisances	29

3. PROJET 31

3.1. Les enjeux	31
3.2. Prise en compte des nuisances	33
3.3. Présentation générale du projet	34
3.4. Argumentation et intégration : tableau récapitulatif	41



INTRODUCTION

L'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme dispose qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes voies express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de 75 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, la réfection ou extension de constructions existantes. Les dispositions des alinéas ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Pour considérer que l'on se situe en partie actuellement urbanisée de la commune ; il est indispensable de savoir si les parcelles déterminées comme terrain à bâtir constituent des hameaux et terrains immédiatement contigus au bourg ou aux hameaux.

La commune est traversée par la RD 971 et cette voie est classée à grande circulation.

Par la circulation sur la RD 971, la commune de Coudeville sur Mer est concernée au titre de l'article L-111-1-4. En effet, à défaut d'une réflexion préalable sur les zones non bâties le long de la RD 971, il serait institué une zone non aedificandi de 75m de part et d'autre de cette route.

Une bande similaire devra être respectée de part et d'autre de l'axe du tracé de la future RD 971.

L'objectif de la présente étude est d'apporter une réflexion préalable et globale sur les abords de la voie précitée à travers un état des lieux approfondi. Les enjeux qui y sont mis en évidence nous amènent à définir un projet urbain qui trouvera sa traduction dans le PLU pour les zones 1AU délimitées dans le règlement graphique.

Cette étude autorisera le reclassement, dans les meilleures conditions, d'une zone actuellement agricole en zone de développement. Le projet qui en découle permettra d'anticiper et d'accompagner le développement de la ville en y incluant les dimensions de sécurité et de protection de l'environnement.

1. SITUATION

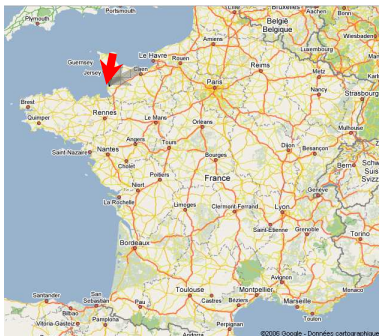
1.1 Le contexte régional

1.1.1 Situation

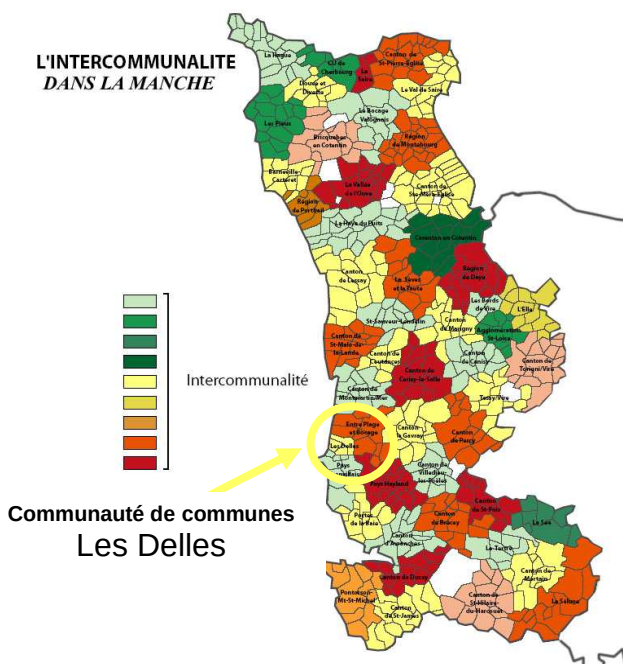
Coudeville-sur-mer est située en bord de mer, en région Basse-Normandie au sud-ouest du département de la Manche (50). Cette commune du canton de Bréhal dépend de la Préfecture de Saint-Lô et de la sous-préfecture de Coutances.

Il s'agit d'une commune littorale qui, mis à part le bord de mer, est à majorité rurale.

La superficie communale est de 870 hectares dont 712 Ha de surface agricole.



L'INTERCOMMUNALITE DANS LA MANCHE



Depuis 1993, Coudeville-sur-mer fait partie de la communauté de communes des Delles, au nord de Granville.

Cette intercommunalité qui ne regroupe que trois communes avec Bréville-sur-mer et Longueville, totalisait 1 880 habitants lors du recensement de 1999.

1.1.2 Le contexte économique

Coudeville-sur-mer est une commune essentiellement rurale, proche de la ville de Granville située à 9 kilomètres, principal pôle attractif de la côte sud-ouest du département de la Manche. Granville est en effet l'essentiel centre économique local et draine ainsi la majeure partie des emplois ainsi que les communes périphériques telles que Yquelon ou Saint-Pair-sur-mer.

Le bassin d'emploi Avranches/Granville est dynamique et constitue l'un des pôles économiques majeurs du département de la Manche avec le bassin Saint-Lois, Cherbourgeois et Saint-Jamais.

En effet, cette zone géographique dispose de nombreux atouts :

- la proximité du Mont-Saint-Michel ;
- une dynamique touristique indéniable (équipements nombreux et de qualité dans un périmètre de 15 km autour de Coudeville-sur-mer) ;
- le passage de l'autoroute des estuaires A 84 à Villedieu ;
- un secteur d'activité dynamique ;
- une bonne accessibilité ferroviaire (via la gare de Granville).

Néanmoins certains inconvénients sont à souligner :

- un réseau routier de proximité difficile et quelquefois saturé,
- un secteur de service peu développé,
- une activité agricole en déclin.

1.2 Le contexte communal

Au recensement de 2004, la commune comptait 754 habitants avec une concentration de 84 habitants par kilomètre carré.

Coudeville-sur-Mer est riveraine des communes de :

- Longueville au Sud-est,
- Bréville-sur-mer au Sud,
- Bréhal au Nord
- Hudimesnil à l'Est
- Chanteloup au Nord-Est
- Saint-Planchers au Sud-Sud-est
- Anctoville-sur-Bosq à l'Est-Sud-est

Limites communales et communes voisines de Coudeville-sur-mer



La commune de Coudeville-sur-mer offre de nombreux atouts à valoriser dans le projet d'aménagement :

- Un bord de mer attrayant (voir dans la partie environnement du PLU) ;
- La proximité de Granville (port, commerces, services) ;
- Une commune rurale environnée de paysages préservés ;
- Un grand axe routier (élargissement et dévoiement à l'étude).

Le projet permet d'apporter des solutions durables aux principaux inconvénients détectés sur la commune :

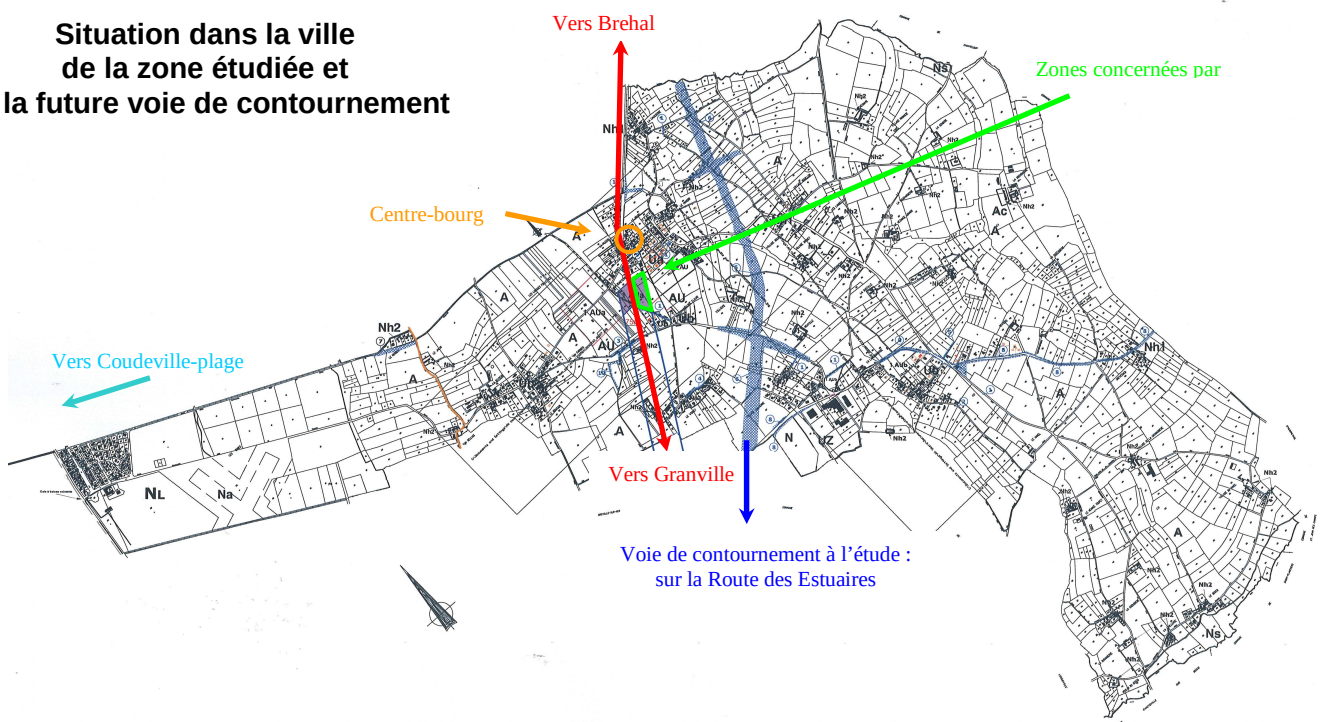
- Un grand axe routier saturé, notamment en période estivale ;
- Une configuration très longue du territoire communal : Coudeville-plage est éloigné du bourg d'une distance de 3 kilomètres ;
- Un manque de commerces de proximité.

1.3 Zone concernée par l'étude L111-1-4

La zone concernée par le projet d'une zone de développement se trouve à l'entrée du bourg de Coudeville-sur-mer.

La carte ci-dessous permet, en outre, de situer la future route des Estuaires, toujours à l'étude, qui viendrait désengorger le trafic de la RD 971 tout en desservant directement la commune.

**Situation dans la ville
de la zone étudiée et
de la future voie de contournement**





La route des Estuaires (A84) relie le Nord de l'Europe à la façade atlantique de la France puis à l'Espagne en passant par la Manche.

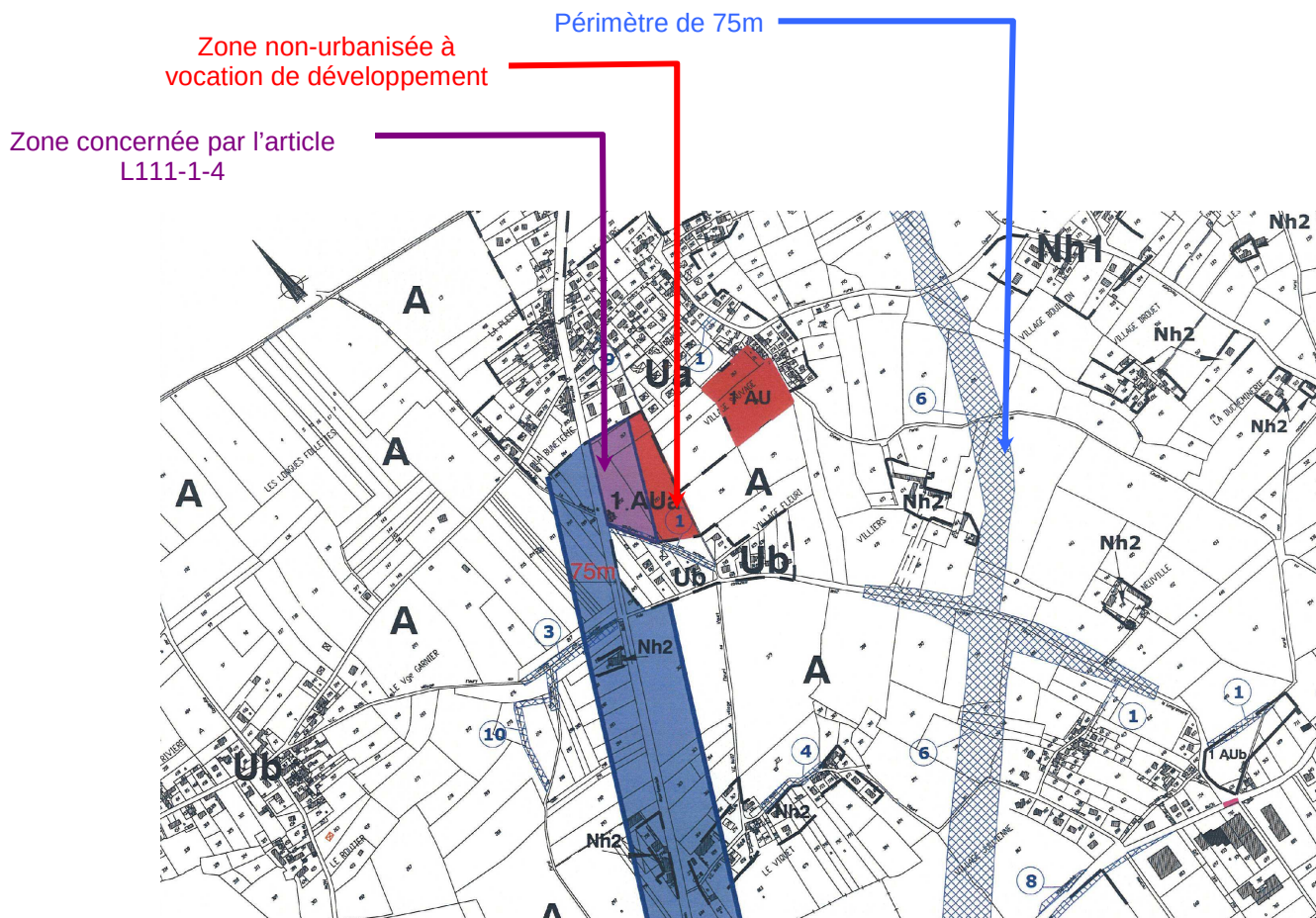
Sur le trajet de la route des Estuaires, la déviation de la RD 971 est tracée sur cette carte en pointillé du fait que les travaux soient encore à l'étude.

Précisément, La zone concernée par l'article L111-1-4 se situe :

- au-delà des espaces urbanisés de la commune et
- à l'intersection de la bande de protection de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la route et de la zone non-urbanisée à vocation de développement classée en 1AU.

Le zoom sur la carte ci-dessous permet de cerner la zone de l'étude teintée ici en mauve. Le périmètre des 75 mètres non inclus en zone 1AU (teinté ci-dessous en bleu) n'est pas étudiée dans le présent dossier puisque qu'elle ne fera pas l'objet de développement urbain.

ZONE CONCERNEE PAR L'ETUDE



1.4 Le caractère et la vocation de la zone 1 AUa

Seule la zone 1AUa est concernée par le périmètre de la présente étude.

Cette zone est qualifiée de « Zone d'urbanisation immédiate à vocation d'habitat en extension du centre-bourg » c'est-à-dire une zone pas encore ou partiellement équipée, destinée à recevoir des extensions d'urbanisation future. La zone 1AUa est une zone de mixité sociale et urbaine plurifonctionnelle qui permet d'y réaliser tous types d'activités compatibles avec la proximité de l'habitat, tels que le commerce et les services de proximité.

La zone 1AUa est une future zone à vocation principale d'habitat.

Ces zones permettront d'étendre les surfaces d'habitat en continuité des parties actuellement urbanisées de la commune. Les superficies de ces secteurs correspondent à un étalement urbain mesuré en rapport avec l'étalement spatial existant.

Il s'agira de réaliser une extension mesurée de l'urbanisation qui réponde au principe d'équilibre entre l'urbanisation actuelle et l'extension future prévue; sans toutefois remettre en cause de manière trop importante les surfaces agricoles.

Ces zones peuvent être immédiatement ouvertes à l'urbanisation et permettent de répondre à l'exigence de développement de l'urbanisation escompté par la municipalité.

La zone 1 AUa est située à proximité du bourg pour permettre l'extension de ce dernier.

Cette zone de développement futur chevauche le périmètre déterminé par l'article L-111-1-4 et nécessite d'être aménagée selon un projet cohérent, en tenant compte des enjeux du site en terme de qualité paysagère, de sécurité des usagers, ou bien pour limiter les nuisances.

La zone de développement 1 AUa étudiée ici sert également de lien entre le paysage rural et le paysage urbain. En conséquence, le projet doit prévoir de contrebalancer la dureté du minéral (liée à la nouvelle urbanisation), par une végétalisation de type champêtre le long de la voie. De plus, un traitement paysager des abords de la voie permettra de limiter les nuisances sonores et visuelles.

Les informations limitatives de la forme urbaine de la zone 1AUa :

Cela permet de favoriser une forme urbaine dense et d'éviter des constructions trop importantes en bord de voie tout en permettant une certaine souplesse dans l'édification des bâtiments : ceux-ci ne seront pas forcément situés au centre des parcelles.

Les interdictions :

Du fait de la classification en zone 1AUa, sont interdits dans le périmètre concerné par l'article L111-1-4 :

- Activités artisanales et industrielles incompatibles avec le voisinage des habitations
- Camping, stationnement de caravanes et autres véhicules de camping, habitations légères de loisirs, mobil home
- Ouvertures et exploitation de carrière
- Abris de fortune, dépôts de ferraille, véhicules désaffectés, matériaux de démolition, déchets
- Affouillements et exhaussements art R 442-2-c CU excepté bassin de rétention et tampon d'eau pluviale correspondant à la loi sur l'eau.

Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

- marges de reculement portées sur le plan masse simplifié de la zone ou 3 mètres de l'emprise publique au minimum. Le long de la RD971, l'implantation des bâtiments devra être réalisée à 15 mètres de l'axe de la voie.

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

- En retrait de 0 mètre, 3 mètres ou plus

Hauteur maximale :

- 11 mètres maximum pour les constructions individuelles et 14 mètres pour les constructions collectives

Aspect extérieur :

- La hauteur des clôtures sur rue ne devra pas dépasser 0,80 m
- Matériaux de fortune interdit pour réaliser les clôtures
- Hauteur maximum des haies : 2m
- La clôture ne doit pas gêner la visibilité
- Matériaux de fortune interdits : panneaux de béton préfabriqués, pleins ou évidés, les murs de parpaings ou de briques creuses non revêtues d'un enduit, les matériaux métalliques ou décoratifs et les clôtures de fortune
- Coffrets de compteurs incorporés dans la clôture
- Intégration dans l'environnement naturel

2. ETAT DES LIEUX

2.1. Description de la RD 971

2.1.1 L'affluence

La route de Carentan à Granville est très utilisée pour plusieurs raisons :

- Elle relie Granville à la RN 13 ;
- Elle offre un accès à la zone industrielle de Granville, générant notamment un fort trafic de camions ;
- C'est l'un des grands axes permettant d'accéder aux communes balnéaires des côtes de la Manche (essentiellement en saison estivale).

2.1.2 La nuisance sonore

La RD 971 est également classée « à fort trafic » selon une échelle sonore. En effet, d'après l'article 13 de la Loi Bruit (n°92 – 1444) du 31 décembre 1992, précisé par le décret d'application du 9 Janvier 1995 et de l'arrêté du 30 Mai 1996 certains principes sont établis au niveau réglementaire dans les documents d'urbanisme et certains autres appliqués directement au niveau de la construction.

Pour le règlement d'urbanisme, les infrastructures sont classées d'après leur niveau d'émission sonore.

La RD 971 fait partie de la catégorie « Des voies routières dont le trafic journalier moyen est supérieur à 5000 véhicules / jour annuel ». Elle est classée de type 3 c'est-à-dire que son niveau sonore de référence entre (6h et 22h) se situe entre 70 et 76 dB(A).

De plus, les opérations de comptage des véhicules montrent une augmentation rapide des passages de Coutances à Granville sur la RD 971 : de 7630 véhicules par jour en 1987 à 15 000 véhicules par jour en 2000.

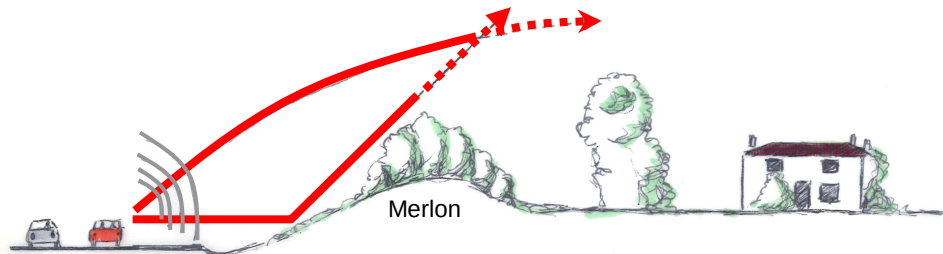
La nuisance bruit devra être prise en compte dans le projet d'aménagements dans la zone étudiée.





Il est intéressant de noter qu'une partie de la RD 971 (non incluses dans la zone étudiée) est bordée de talus plantés qui amenuisent la nuisance bruit.

Coupe de principe du merlon antibruit



A titre indicatif, un talus de terre planté d'une haie permet d'amenuiser de près de 20% les décibels provenant de l'extérieur.

Dans le projet, ce principe des merlons plantés en bord de voie devra être généralisé afin d'atténuer le bruit généré par la route.

En outre, la RD 971, objet d'un fort trafic, scinde le village de Coudeville :

- d'une part elle coupe la ville en deux avec des parties infranchissables pour les piétons et dangereuses pour les sorties de riverains ;
- d'autre part elle sépare Coudeville bourg de Coudeville Plage ;
- enfin, elle isole le centre administratif (mairie, école...) du reste du bourg.

Un projet de contournement de Coudeville sur mer permettrait aux riverains de l'actuelle RD 971 de se réapproprier cette voie de circulation. Elle deviendra une voie de desserte et de transit local.

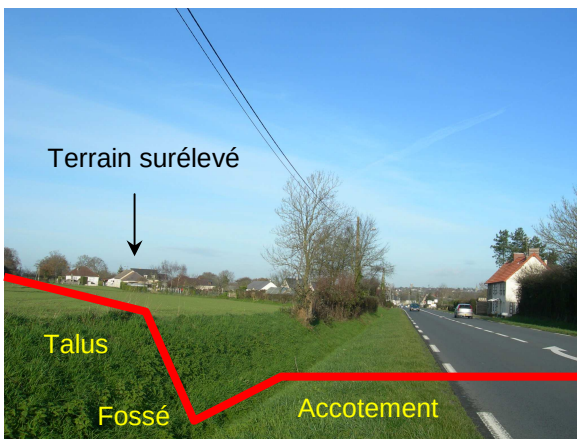
Par ailleurs, un dévoiement de la circulation via la zone 1 AUa d'extension du centre bourg permettrait de gommer l'impression de village rue actuellement très présent. (Se reporter à la future esquisse)

2.1.2 Les nuisances visuelles



La RD 971 scinde le bourg en deux parties

Dans cet environnement rural, le trafic de la RD 971 constitue la première nuisance visuelle pour les riverains puisqu'elle coupe le bourg en deux parties.



La RD 971 partiellement bordée de fossés et talus

La route est d'autant plus visible qu'elle est en pente en direction du bourg.

Toutefois, elle est partiellement camouflée par des talus. Par intermittence, la route est bordée de fossés puis de talus.



Les poteaux électriques qui longent le côté gauche de la route (en venant de Granville) avant l'entrée dans le bourg souligne la présence de la route. Un enterrement du réseau permettrait de dégager la vue.

A l'entrée de ville : un poteau électrique disgracieux

2.1.3 Sécurité

La sécurité sur la RD971 est essentiellement liée à la fréquentation de la route, la vitesse des véhicules, la visibilité, la signalétique et les croisements.

Signalétique :

Le panneau d'entrée de ville indiquant le nom de la commune n'est pas situé à la limite du village mais à l'entrée du centre bourg. Ainsi les conducteurs, inconscients d'être entrés dans le village avant ce panneau, conduisent-ils à près de 90 km/heure sur le tronçon de la zone étudiée.

Visibilité :

De plus, la route étant :

- en ligne droite,
- en partie surélevée,
- et en pente en direction du bourg en venant de Granville, rien ne vient freiner les véhicules.

Fréquentation :

Bien que la visibilité soit excellente depuis la RD 971, la route est « accidentogène » du fait de la vitesse de circulation des véhicules et de la fréquentation des camions.

Croisements :

De plus les accidents peuvent être générés par des riverains ou des exploitants débouchant des voies environnantes, notamment avec des véhicules lents. La carte ci-derrière récapitule l'ensemble des voies sillonnant la zone d'étude :

VOIES DE CIRCULATION AUTOUR ET DANS LA ZONE D'ETUDE



D351 Principale route
d'accès à Coudeville-sur-
mer - Plage

Voie d'accès au lotissement

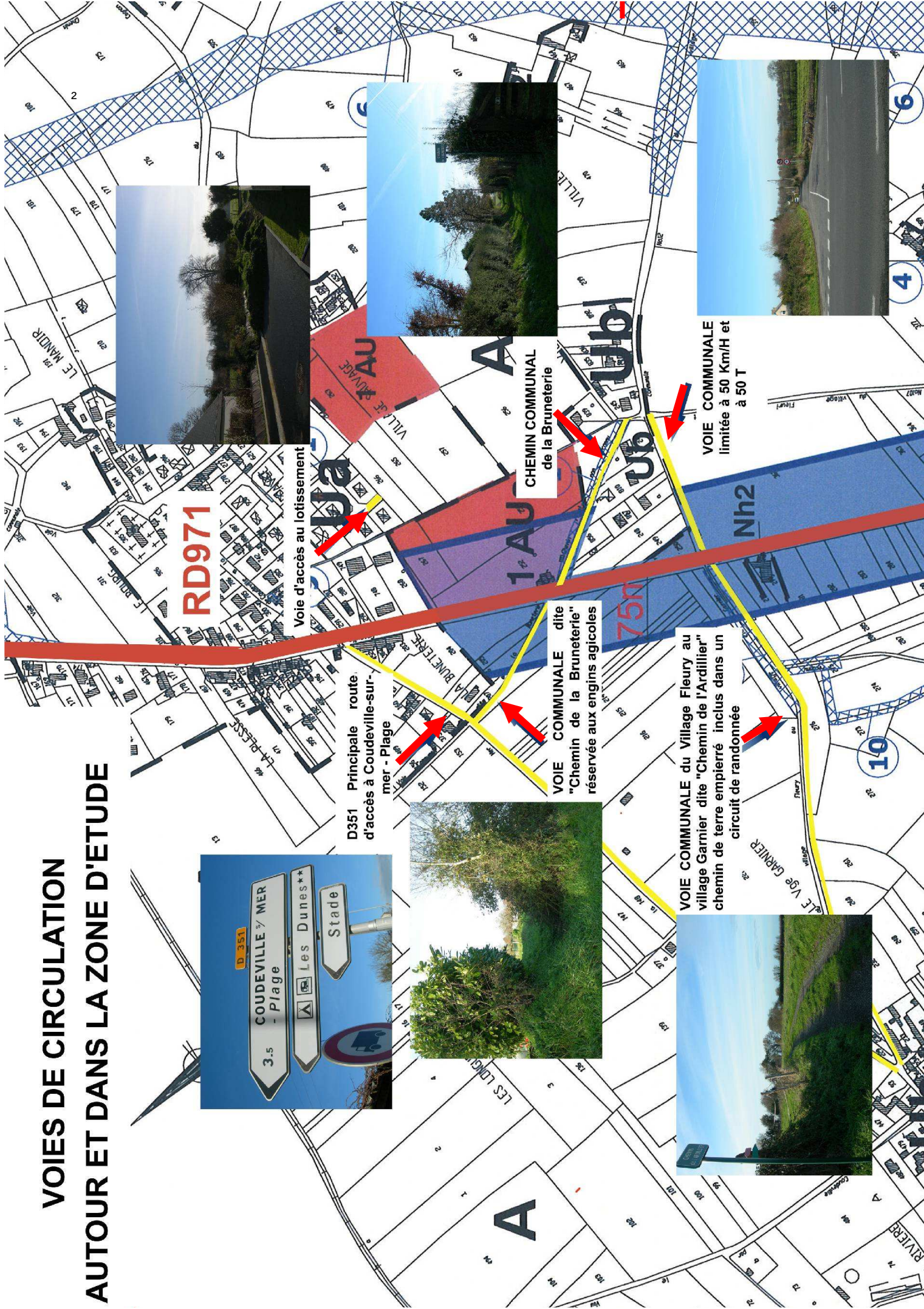
CHEMIN COMMUNAL
de la Brunetérie

VOIE COMMUNALE dite
"Chemin de la Brunetérie"
réserve aux engins agricoles

VOIE COMMUNALE du Village Fleury au
village Garnier dite "Chemin de l'Ardillier"
chemin de terre empierré inclus dans un
circuit de randonnée

VOIE COMMUNALE
limitée à 50 Km/H et
à 50 T

RD971



Le Service de Gestion de la route de la DDE a comptabilisé 6 accidents de la route à Coudeville-sur-mer entre 2001 et 2005 dont 4 sur la RD 971. Ces accidents ont provoqué quatre blessés et un mort. Ce qui explique la nécessité de faire des aménagements sur la RD 971.

Service
Gestion
de la Route

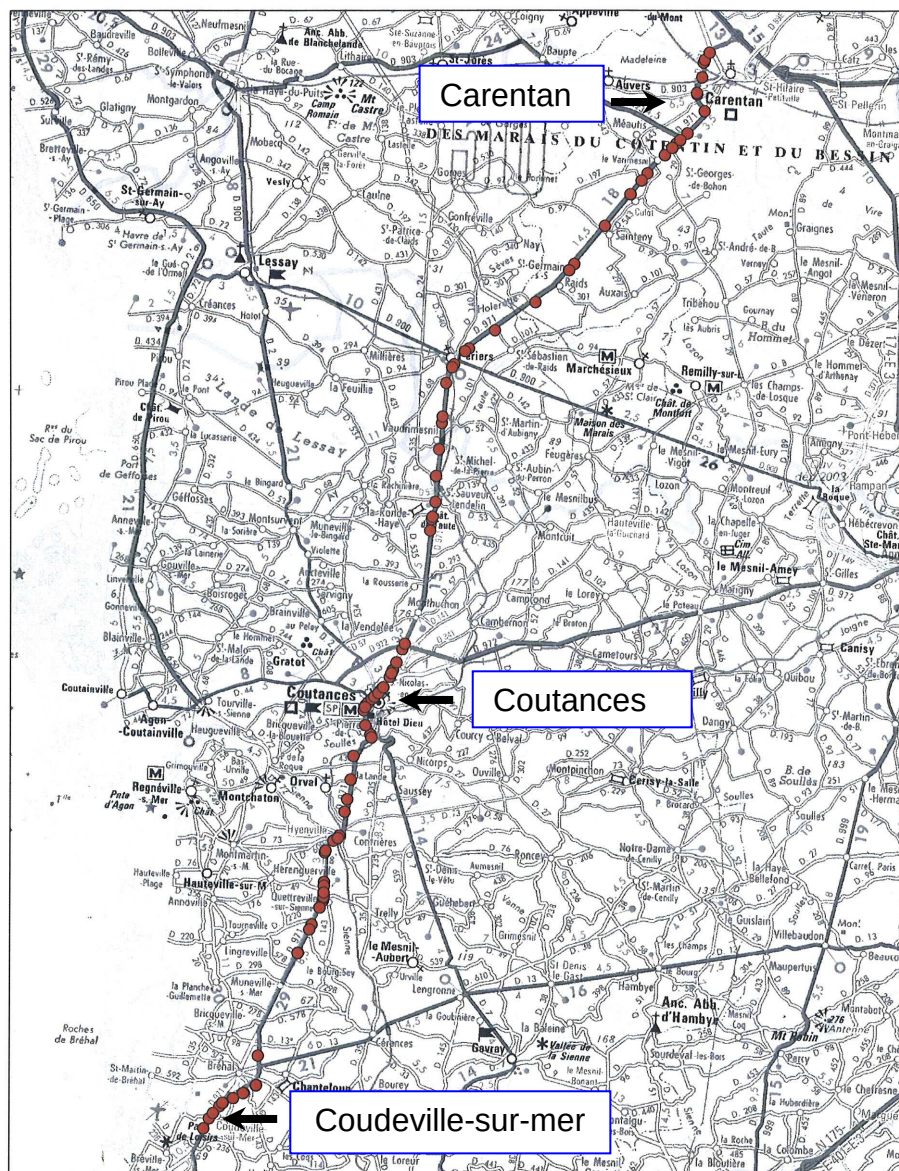
Accidents sur le commune de COUDEVILLE de 2001 à 2005



© IGN - BDCARTO® 2004 Source : DDE50/SGR/DSCR/CONCERTO



Accidents sur la RD 971 de COUDEVILLE à CARENTAN de 2001 à 2005



Source : DDESG/SGR/CONCERTO

© 2004

IGN - BDCARTO



Cartographie : DDE/SGR - Décembre 2006

Les accidents sont fréquents sur la RD 971 entre Coudeville et Carentan : 112 accidents sont comptabilisés sur la même période sur cette portion de route, provoquant 11 morts.

La dangerosité des lieux devra impérativement être prise en compte dans le projet. Celui-ci devra, entre autre, réduire la circulation en la répartissant et limiter la vitesse de véhicules (réglementairement et visuellement). Des travaux d'aménagements sont prévus pour sécuriser la RD971.

2.1.4 Conséquences et enjeux de la déviation de la RD 971

La construction de la nouvelle voie de transit RD 971 est à l'étude. Celle-ci constituerait l'une des artères économiques du département, notamment à vocation touristique pour la desserte des communes littorales souvent stations balnéaires.

Les objectifs de cette nouvelle voie :

- Assurer une bonne continuité du réseau routier départemental
- Répondre aux problèmes des usagers de la route et des riverains
- Offrir une desserte de qualité à l'ensemble de la ville

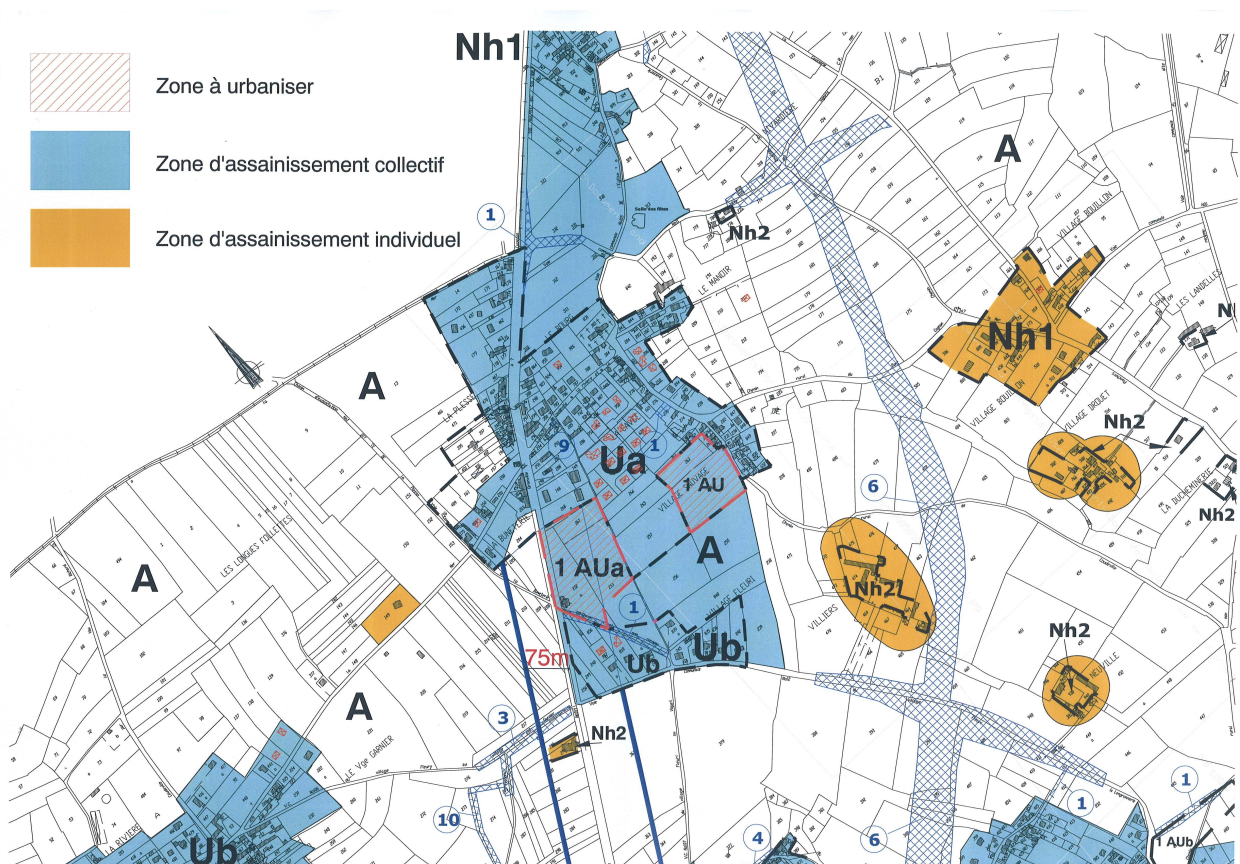
Le contournement de Coudeville-sur-mer en tracé neuf aurait pour conséquence la transformation en voirie communale de l'actuelle RD 971 qui pourrait à terme faire l'objet d'un déclassement. Cette route deviendrait donc une voirie communale intégrée au bourg de Coudeville-sur-mer et non plus une voie qui scinde la commune en deux parties, « terre » et « mer ».

Néanmoins, le tracé de cette voie de contournement impliquerait la conséquence suivante : le bourg de Coudeville-sur-mer ne pourrait pas se développer à proximité de la nouvelle RD 971 à cause de toutes les nuisances induites

En conséquence, il est impératif de trouver des terrains pour développer le bourg de Coudeville-surmer, sans pour autant atteindre le secteur des espaces proches du rivage ni se développer du côté de la potentielle nouvelle RD971. Une ouverture à l'urbanisation des terrains proches de l'actuelle RD 971 semble la seule solution.

Le jour où la déviation sera réalisée, le retraitement de l'actuelle RD 971 sera souhaitable afin d'éviter deux coupures au sein de la commune : l'actuelle et la future RD 971.

2.1.5 Le réseau d'assainissement autour de la RD 971



Le réseau d'assainissement s'étend déjà sur une partie de la zone de développement. Il est présent dans les zones 1AU et AU situées à l'Est de la RD971.

Il est donc ouvrable à l'urbanisation de façon aisée

2.2 Étude paysagère

2.2.1. Découverte de la zone en images

L'espace étudié constitue une coupure environnée de verdure entre 2 pôles d'urbanisation (le bourg et le hameau du village Garnier)

La zone concernée est marquée par la structure bocagère encore très présente. A chaque instant, le regard s'arrête sur les haies plus ou moins proches. Elles filtrent les vues par plans et dissimulent la silhouette du bourg. Certaines haies sont composées de vieux sujets remarquables, qu'il serait souhaitable de préserver

La chaussée reste large sur toute la section cependant, les accotements sont principalement enherbés.

Découverte du paysage par la route



Depuis la RD 971, un automobiliste venant de Granville et se dirigeant vers le bourg de Coudeville-sur-mer (en passant par la zone d'étude) découvre différentes vues :



La chaussée surélevée surplombe des champs cultivés et des bâtiments agricoles



La vue est ici épaulée par les arbres vers les grandes étendues cultivées et surélevées



La route descend en-dessous du niveau des terrains alentours. La vue se ferme sur le côté droit de la route bordé de talus plantés



A l'arrivée dans le centre-bourg signalé par le panneau d'entrée de ville, les véhicules ralentissent.

2.2.2. Une dimension rurale affirmée

Lorsque on arrive dans la commune de Coudeville-sur-Mer, un sentiment de ruralité prévaut, cela est dû au fait que l'activité dominante est toujours l'agriculture en termes de surface utilisée. Il faut préciser toutefois, que cette activité ne représente que 10% de l'activité totale de la commune en termes d'emplois.

L'agriculture et les paysages agricoles sont bien présents dans l'ensemble du territoire communal et la ruralité est affirmée. La commune n'a jamais fait l'objet de remembrement.

Sur la zone de l'étude, les photographies présentées ci-dessous soulignent le caractère rural préservé et marqué de la commune de Coudeville-sur-mer. Les espaces cultivés, en jachère ou dédiés à l'élevage sont ponctuellement animés par des arbres plantés isolément. A l'arrière plan, en lisière de ces parcelles, des haies bocagères ferment l'horizon.



Typologie rurale préservée de la commune :
les paysages de culture marquent le rythme des saisons.



A l'arrière plan, des haies bocagères ferment l'horizon.

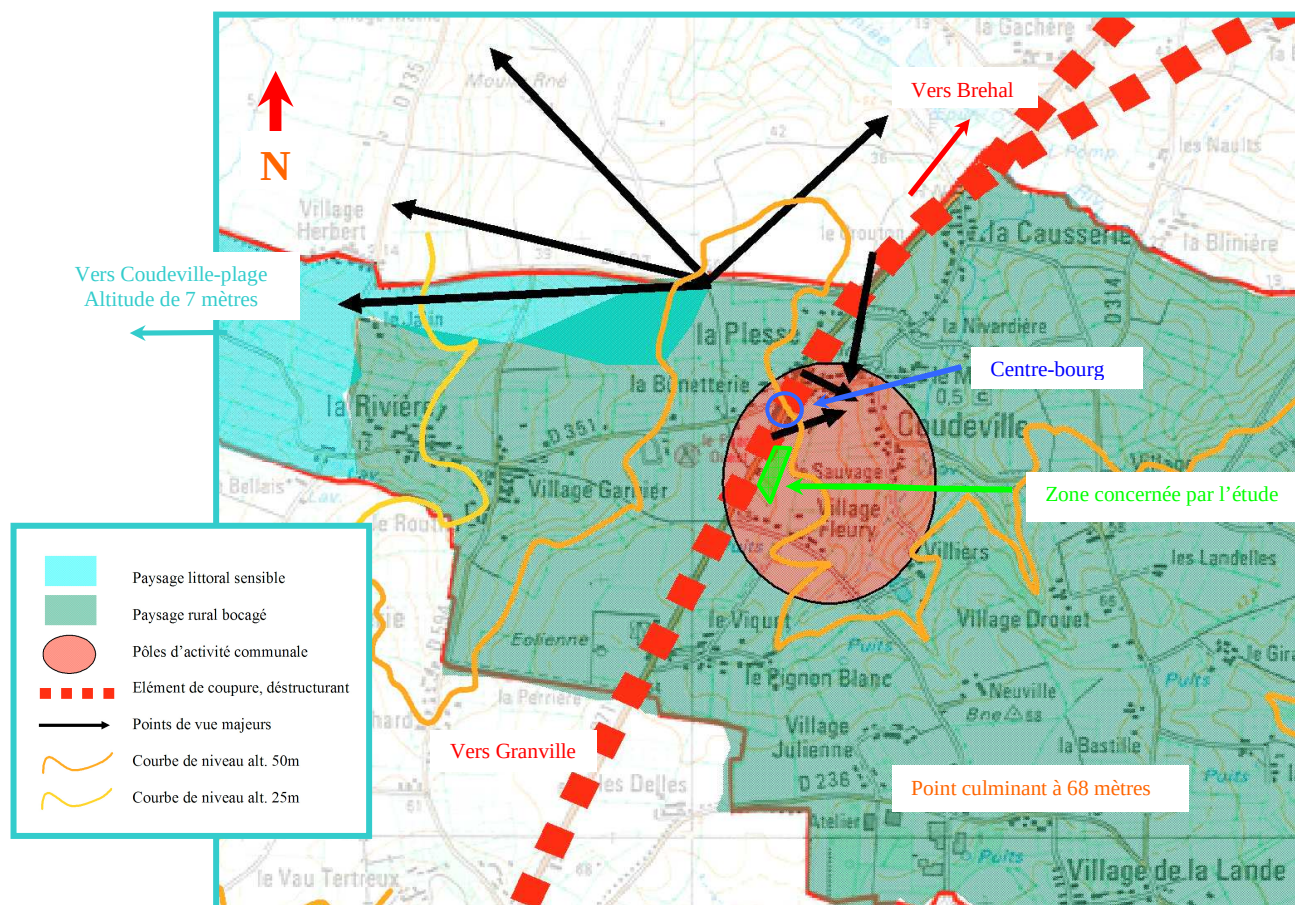


Arbres à hautes futaies, haies bocagères ou arbres isolés (comme ci-dessus) ponctuent le paysage.

2.2.3 Un paysage de bocage vallonné

Aux alentours de la zone étudiée, le relief se vallonne, le bocage se densifie et le maillage se resserre.

La carte d'analyse paysagère présentée ci-dessous regroupe les unités de paysage, l'élément principal de rupture, les points de vue majeurs et les courbes de niveau. La zone concernée par l'étude se trouve sur cette carte dans le « pôle d'activités communale » du fait de la proximité immédiate du centre-bourg.



La topographie

A la lecture du relevé topographique sur la carte ci-dessus, on remarque que la zone concernée par l'étude se situe à une altitude supérieure à 50 mètres. Elle surplomberait le paysage alentour qui s'élève entre 50 et 25 mètres (puis en dessous de 25 mètres vers Coudeville-plage) si la vue n'était pas arrêtée par des haies bocagères.



En outre, le dessin des courbes de niveau est mouvementé car le paysage est vallonné, ce qui permet de qualifier le paysage de « bocage collinaire ».

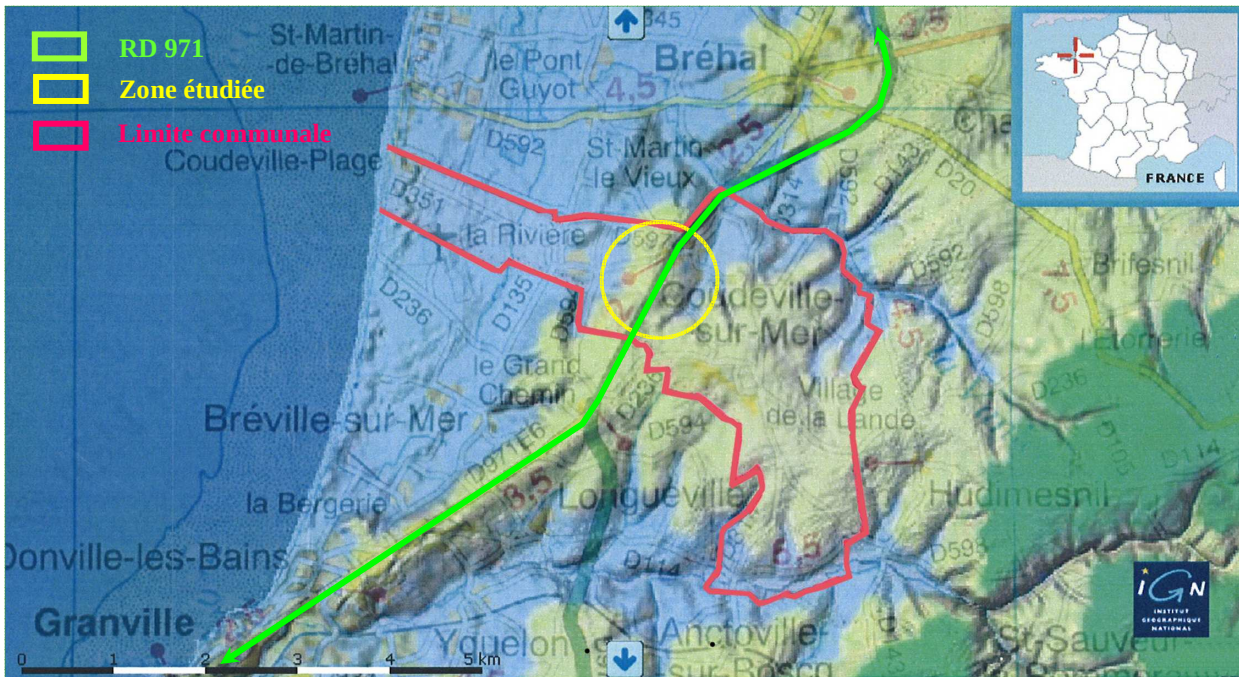
Ce paysage ondulant n'est perceptible de la route qu'à l'Est en direction du lieu dit « Village sauvage », en effet, la situation surélevée de la route permet alors de découvrir subrepticement cette vue apaisante.

Le dénivelé devra impérativement être pris en compte dans le projet en proposant notamment une solution de gestion du ruissellement des eaux pluviales.

La carte IGN Géo portail ci-dessous illustre le relief de Coudeville-sur-mer.

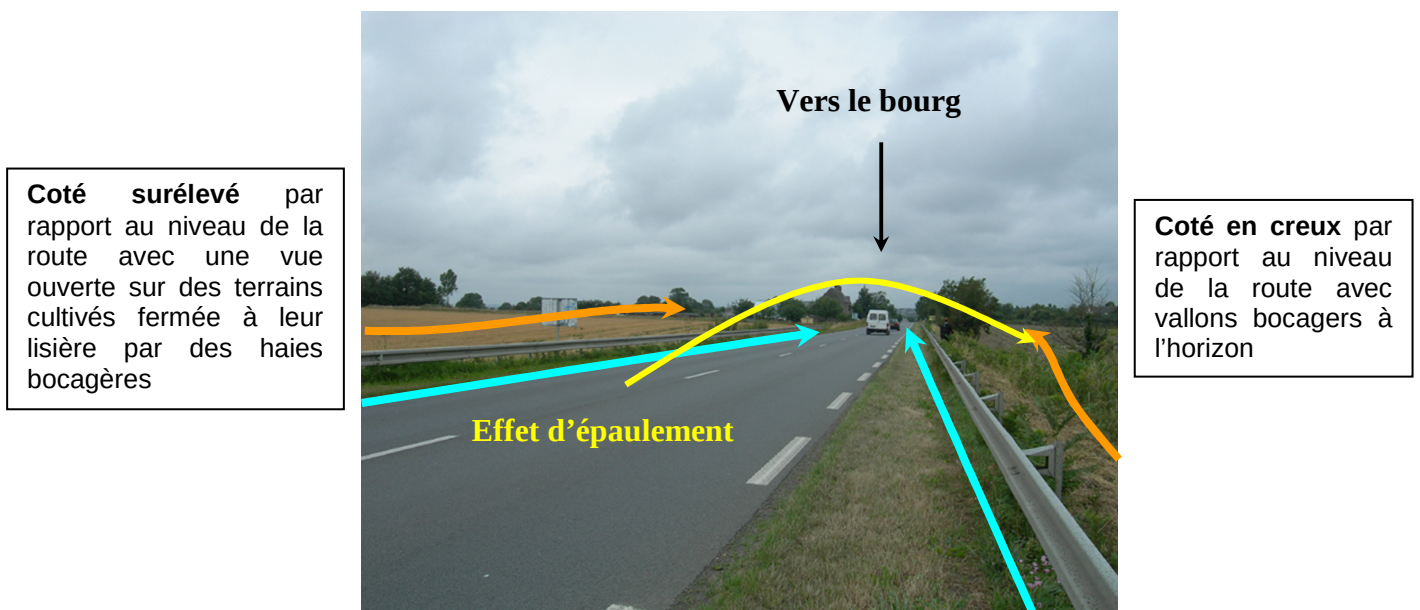
La zone d'étude est située dans le cercle jaune longeant la RD 971 marquée en vert.

Le relief apparaît ici en jaune pâle pour un niveau de 25 à 100 mètres. On voit donc que la zone surplombe le paysage alentour (en zone bleu clair).



Plus précisément dans la zone d'étude, la RD 971 n'est pas toujours au niveau du sol : tantôt elle est enfoncée dans le sol, tantôt elle surplombe les parcelles avoisinantes.

Par ailleurs, la route est droite ce qui assure une bonne visibilité pour les conducteurs, mais l'incite à accélérer.



Quand un côté de la route est plus bas que l'autre, cela dévie le regard du côté dégagé, créant un effet d'épaulement.

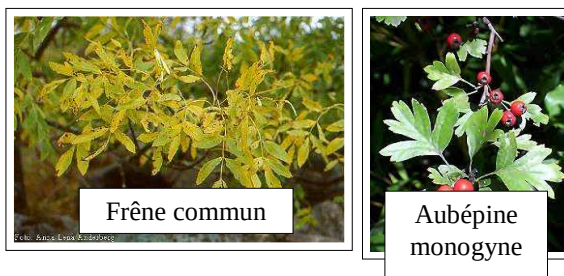
Le bocage

Les populations floristiques présentes sur le site sont caractéristiques de celles présentes sur l'ensemble de la commune.

Il existe quelques espaces boisés au sein de la commune. Le système bocager est relativement bien préservé, les haies et talus étant présents dans l'ensemble de la commune pratiquement jusqu'en bord de mer.

Le bocage est en fait un maillage de parcelles de taille et de forme différentes, mais encloses par des haies qui peuvent avoir des structures tout à fait distinctes.

Sur la commune de Coudeville-sur-mer, les haies sont plutôt du type « Grand brise-vent », avec trois strates :



- Les arbres de haut jets (chêne pédonculé, frêne commun,...) qui forment la strate la plus haute mais aussi la plus touchée par le mauvais entretien et la non replantation (peu de remplacement) des individus vieillissants.
- La strate intermédiaire composée d'arbustes en cépée (Aubépine, Charme, Erable champêtre, Noisetier, Epine noire....)
- Les arbustes de bourrage (Aubépine, Epine noire, Fusain d'Europe, Cornus...).

Ces essences pourront servir de base botanique pour les haies-type à installer.

Une haie ainsi constituée protège le bétail et les cultures du vent littoral fort, des rigueurs de l'hiver et constitue un bon ombrage l'été.

Or depuis une cinquantaine d'années, les éléments constitutifs des bocages sont apparus comme une contrainte pour les pratiques agricoles. Le réseau dense qu'ils formaient s'est érodé, à la suite d'arrachages et d'un entretien parfois inadapté. De nombreuses haies, à Coudeville-sur-mer, vieillissent et ne sont pas rajeunies. Beaucoup perdent les qualités pour lesquelles elles étaient plantées.

En effet, les haies, bosquets, arbres isolés et mares sont des habitats fonctionnels qui forment un réseau de grande valeur écologique pour de nombreuses espèces animales. Ce sont des lieux de reproduction, de refuge, d'alimentation et de déplacement pour ces espèces.

Une des conséquences de la dégradation du maillage bocager est donc un appauvrissement de la biodiversité. La haie concourt également à la prévention de l'érosion des sols, à la reconquête ou au maintien de la qualité de l'eau, elle offre un effet de brise-vent, fourni du bois de chauffage et un matériau pour les clôtures. Enfin le maillage des haies participe à la préservation des paysages bocagers typiques de la région.



Une haie clairsemée devant le lotissement de « la Cavée » laisse entrevoir un deuxième plan.

Toutefois, à Coudeville-sur-mer, les haies bocagères gardent un rôle prépondérant : elles sont des éléments structurants du paysage communal, bloquant certaines vues, soulignant les autres, apportant une atmosphère intimiste.

A Coudeville-sur-mer, ce maillage de haies forme un filtre visuel, sur l'ensemble des vallonnements.

Le long de la RD 971, les haies sont plus denses que sur le littoral.

En conséquence, le projet présenté inclut un maintien partiel de certaines haies existantes pour structurer les nouvelles parcelles, tandis que de nouvelles haies seront plantées avec des essences endémiques pour séparer les lots et border les voiries.

L'intégration du bâti dans le paysage doit être une priorité pour préserver l'esprit rural de la ville.

2.2.4. Analyse du bâti

La commune est originale dans sa structure urbaine. En effet, elle est constituée de multiples hameaux. Le centre-bourg se distingue par la présence de l'église et de la mairie, de l'école, de la salle des fêtes et de quelques commerces ainsi qu'une concentration de logement légèrement plus importante que les autres hameaux.

Jouxtant le bourg (près du lieu dit « village sauvage »), la zone concernée par l'étude L111-1-4 côtoie le hameau de Village fleuri.

Les anciennes maisons de bourg locales présentent les caractéristiques suivantes :

- La « lucarne en triangle » située au dessus de la porte d'entrée est typique des maisons de bourg anciennes dans la région. La lucarne passante à fronton et la lucarne à la capucines sont des alternatives dans l'architecture traditionnelle du bocage.
- Les murs sont traditionnellement constitués de pierre de schiste ou de granit.
- Les toits à deux versants à forte pente sont couverts d'ardoises et plus rarement de tuiles ; tandis que les souches des cheminées sont souvent bâties en briques.



Toutefois, aujourd'hui le bâti peut être davantage qualifié par sa diversité que par son unité : les maisons neuves à l'architecture variée côtoient des maisons de bourg plus anciennes et des bâtiments agricoles.

Dans le bâti récent situé en bordure de la zone d'étude, il ne se dégage nullement de caractéristique dominante en dehors des toitures qui sont majoritairement en ardoise.

En dehors de la vue sur les bâtiments agricoles relativement intégrés, Il n'y a peu de nuisances visuelles aux alentours de la RN 971. Nous avons répertorié toutefois que :

- Le « mitage », constitué par des constructions isolées le long de la RD 971, fractionne parfois le paysage alentour. De plus les unités foncières des agriculteurs ne doivent pas être morcelées par les nouvelles habitations. Pour remédier à ce problème le projet propose un regroupement de l'habitat en prolongement du bourg.
- Les nouvelles maisons construites avec une architecture contemporaine aux abords du bourg occupent désormais la totalité des parcelles situées entre la Zone 1AU (zone qualifiée de non urbanisée à vocation de développement) et le centre-bourg, c'est-à-dire coté « Buneterie » et « La cavée ». Il n'a pas été réalisé d'aménagement végétal approprié dans le but d'intégrer ces nouvelles constructions dans leur environnement rural.

Les bâtiments **visibles de la zone d'étude** sont essentiellement des bâtiments d'exploitations ou des bâtiments à vocation d'habitat.

Zone concernée par l'article L111-1-4

Zone non-urbanisée à vocation de développement

Périmètre de 75m

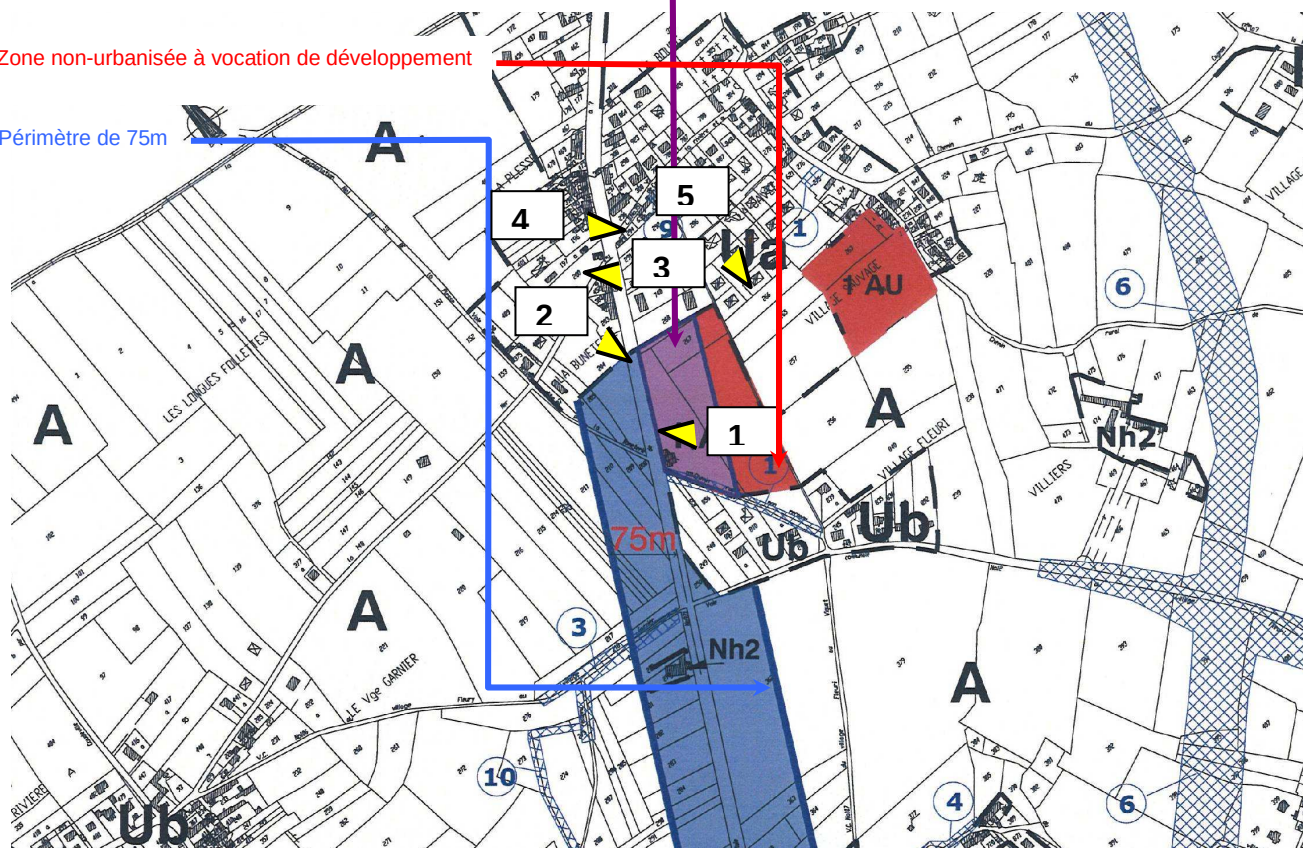


Photo 1 : Maison longeant la RD 971



Photo 2 : Nouvelles habitations visible depuis la zone 1AU et en extension du bourg



Photo 3 : Sur la parcelle 748
à l'entrée du centre-bourg



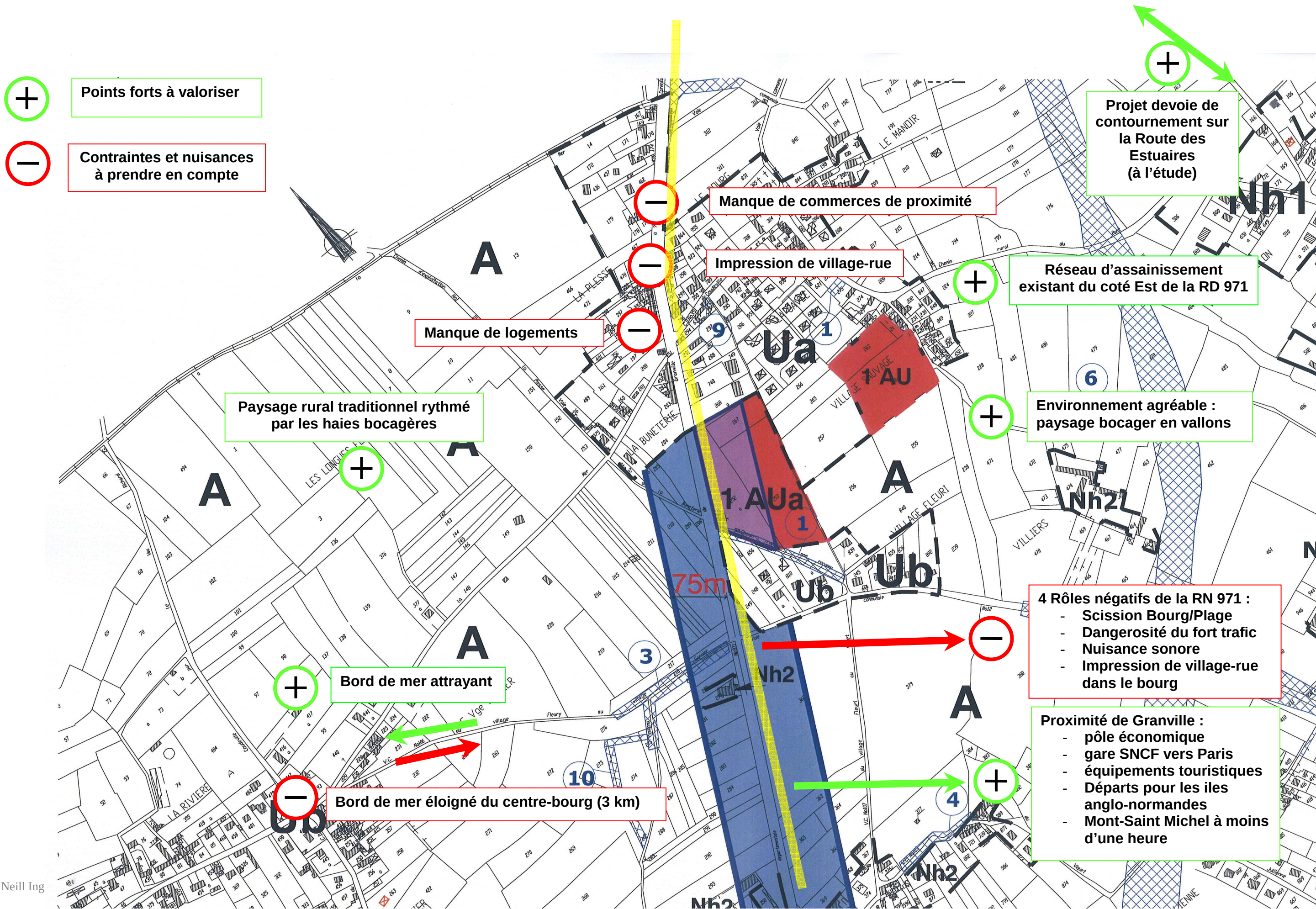
Photo 5 : Les nouvelles constructions du lotissement
viennent étoffer le centre-bourg sur des parcelles de
« La cavée » jouxtant la Zone 1AU de Village



Photo 4 : Maisons de bourg à l'architecture traditionnelle à l'entrée du bourg

En conclusion, compte-tenu de la variété et de la disparité des constructions notamment dans le lotissement jouxtant la zone d'étude, aucune singularité architecturale ne peut être retenue pour le projet.

2.3. Carte des atouts, contraintes et nuisances de la zone



3. PROJET

3.1. Les enjeux

Le projet dans sa globalité, devra respecter l'ensemble des dispositions réglementaires du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Coudeville-sur-mer.

Il devra en outre prendre en compte les constats des nuisances et les problèmes de sécurité et ne pas induire de nouvelles nuisances.

3.1.1 Constat sur l'offre et la demande de logements:

La qualité de vie est un atout majeur dans la décision de venir s'installer dans la commune. Le cadre de vie de Coudeville-sur-mer est plutôt satisfaisant mais peut encore être amélioré dans la continuité des travaux réalisés pour la mise en valeur du front de mer.

Les demandes de logements sont fortes du fait que la commune bénéficie d'un bord de mer attrayant récemment restructuré, et le camping communal se trouve à proximité directe de la plage.

De plus, Coudeville-sur-Mer se situe à proximité d'un important pôle d'activité générateur d'emplois.

Le Plan d'Occupation des Sols est partiellement inadapté à la nouvelle législation SRU. En effet, suivant les principes énoncées par la loi « solidarité renouvellement urbain » du 13 décembre 2000, modifiée par la loi « urbanisme, habitat » du 2 juillet 2003. Il s'agit de respecter les principes de :

- gestion économe de l'espace, limiter l'étalement urbain
- mixité social et urbaine
- regroupement de l'urbanisation pour éviter de renforcer le mitage

Dans le cadre de cette loi, rappelons que le projet est réparti dans des zones à vocation de développement classées en 1AU et 1AUa c'est-à-dire : zone d'urbanisation immédiate à vocation d'habitat.

La demande en logement social est élevée du fait que ce type de logement manque globalement dans l'ensemble du bassin granvillais, sauf dans certaines communes telles que Donville-les-Bains.

La commune ne dispose d'aucun logement social. Une demande assez soutenue concernant les terrains à bâtir existe actuellement. Il peut s'agir d'une demande de lotissement, mais aussi de logements en petits collectifs. Il n'y a pas de logement locatif actuellement dans la commune.

- Prendre en compte les nuisances et les problèmes de sécurité mis à jour.
- Développer un mode d'aménagement en rapport avec les besoins et la volonté de développement de la commune, tout en préservant son caractère rural.
- Diversifier l'offre de logement
- Développer de façon mesurée l'offre de logement pour répondre à une demande importante

3.2. Prise en compte des nuisances

Le projet dans sa globalité doit respecter l'ensemble des dispositions réglementaires du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Coudeville sur mer.

Il devra en outre prendre des mesures en rapport avec les quatre critères retenus par la loi :

- Les nuisances (visuelles et sonores)
- La sécurité
- La qualité architecturale
- La qualité urbaine et paysagère

3.2.1 Prise en compte des nuisances

La prise en compte des nuisances dans la réalisation du projet se conçoit à deux niveaux : les nuisances pouvant être générées par le projet sur son environnement direct, ou bien à l'inverse, les nuisances générées par l'environnement sur le projet (bruit de la voie, fort trafic des véhicules...). Il s'agit donc de prendre l'ensemble de ces nuisances en compte et de trouver une solution pour assurer une coexistence sereine entre le projet et son environnement proche.

Les nuisances visuelles

La prise en compte des nuisances visuelles consiste à prévoir une intégration paysagère du projet dans son environnement.

Plusieurs solutions sont préconisées parmi lesquelles la limitation de la hauteur des constructions. La hauteur maximum des nouvelles constructions en zone 1Au est de 11 mètres pour les logements individuels et 14 mètres pour les logements collectifs, sauf en cas de nécessité technique particulière.

Le projet prévoit le maintien d'une partie des haies existantes afin d'intégrer le nouveau bâti dans son environnement bocager.

La nuisance sonore :

Nous avons pu remarquer dans l'état des lieux que la nuisance sonore était importante à l'heure actuelle du fait du fort trafic sur la RD 971.

Le projet proposera des solutions pour réduire les nuisances sonores induites par le fort trafic telles que : le retrait des bâtiments par rapport à la route, des mouvements de terrains, des talus plantés ou des zones boisées.

Toutefois, le projet de déviation de la RD 971 sur la route des Estuaires solutionnerait définitivement ce problème dans un second temps.

3.2.2. Au titre de la sécurité :

La RD 971 scinde la commune en deux parties bien distinctes. Elle est très difficile à traverser en général et surtout au cours de la période estivale. L'actuelle RD 971 pourrait devenir par la suite une voie de desserte du bourg.

La construction de la déviation de la RD 971, passant en deux fois deux voies, permettrait de rejoindre rapidement l'autoroute A 84, axe important de l'arc atlantique qui fait le lien entre l'Europe du nord et l'Europe du sud. Au Centre d'un dispositif autoroutier et routier important (grâce à la prolongation de la route des Estuaires) l'actuelle RD 971 est destinée à recevoir moins de trafic d'ici quelques années. Cette position stratégique confère à la ville une perspective de développement dans les années à venir. L'évolution de l'infrastructure routière devra être prise en compte dans le projet.

Le projet devra mettre en place un trafic interne et une voirie adaptée pour faire face aux nuisances révélées dans cette étude et aux problèmes de sécurité pour les riverains notamment.

3.2.3. Au regard de la qualité de l'urbanisme :

La nouvelle infrastructure devra faciliter les liaisons transversales dans la commune.

Les contraintes de sécurité et de nuisances visuelles et sonores devront être prises en compte dans la création de voiries permettant de relier le bourg à la zone de développement.

3.2.4. La qualité architecturale :

Sans dénaturer l'ambiance rurale de la ville, il s'agit de créer par la qualité architecturale des bâtiments du projet une ambiance intime et accueillante.

Pour cela l'aspect extérieur des bâtiments sera plutôt discret et intégré dans la végétation qui aura un rôle de filtre visuel. De plus, la hauteur des constructions sera limitée à 11 mètres pour les logements individuels et 14 mètres pour les logements collectifs car la zone surplombe légèrement le paysage alentour.

Les habitants bénéficieront ainsi d'une vue verdoyante apaisante.

3.2.5. Le végétal dans le projet :

Afin de limiter les nuisances sonores et visuelles, les entrées de ville pourront être végétalisées. Les plantations seront mixtes mélangeant des arbres de haut-jet avec des arbustes.

Quelques haies existantes seront conservées, d'autres seront plantées afin d'intégrer. Toutes seront composées d'essences endémiques.

3.3. Présentation générale du projet

3.2.1 Les Idées directrices du projet :

Tout en offrant des réponses aux différentes nuisances et problèmes de sécurité mis en évidence dans la présente étude, le projet proposé met en adéquation le développement urbain avec la population projetée en 2020. Il est conforme aux exigences du SCoT ;

Les principaux arguments charpentant le projet sont :

- Une structure végétale basée sur le principe de haies bocagères
- Une entrée de ville paysagée
- Une gestion des eaux pluviales sur un terrain vallonné

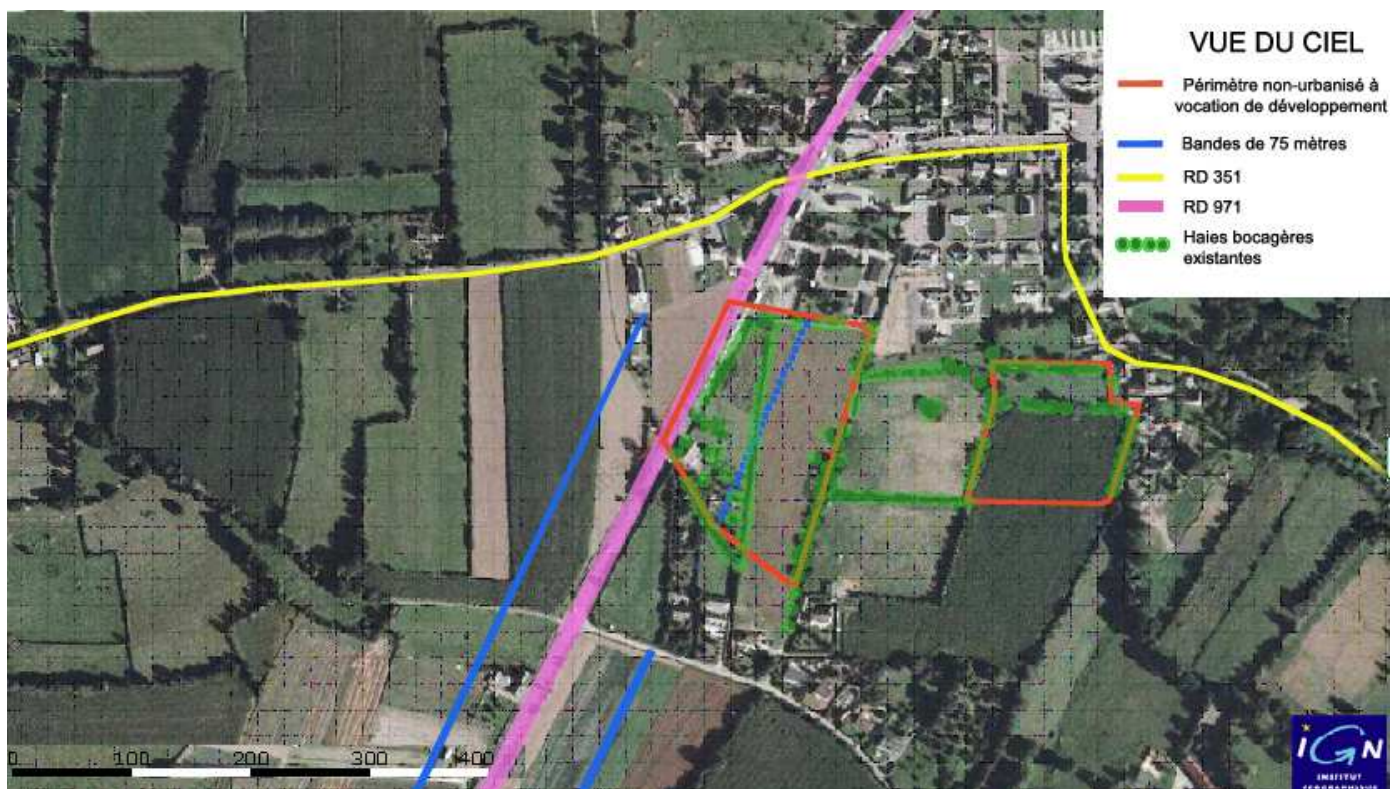
Le projet permet de densifier le centre-bourg au nom du principe de « gestion économe de l'espace » dans la loi SRU. Cela permet de densifier les parties urbanisées pour créer un véritable centre-bourg et d'éviter d'étendre diversement les hameaux et de provoquer du mitage ; et ainsi de redéfinir une entité urbaine.

a) Maintien et renforcement de certaines haies bocagères préexistantes.

Le projet est en partie structuré par le végétal. Il est inspiré par le bocage environnant. De plus, des éléments très verts viennent conforter le bâti notamment par la valorisation des l'entrée de ville.

Les haies bocagères préexistantes servent de trame à une partie du projet et permettent d'intégrer le bâti dans le paysage.

Un cloisonnement de l'espace est réalisé pour la répartition des parcelles dans l'esprit de la trame bocagère existante.



b) Création de deux entrées de ville paysagée.

Le long de la RD971, les entrées de ville les entrées de ville pourront être marquées tout en s'intégrant dans le paysage. La RD 971 peut par exemple être bordée de boisement composé d'essences locales. Ces entrées de villes sont situées en face de la salle des fêtes au nord et en face de la RD351 au sud. Elles sont donc situées en dehors de la zone d'étude mais contribueront à ralentir le trafic dans la zone concernée par le présent dossier.

De plus les bâtiments construits le long de l'actuelle RD 971 auront un retrait minimum de 15 mètres pour atténuer notamment la nuisance bruit en attendant la nouvelle déviation.

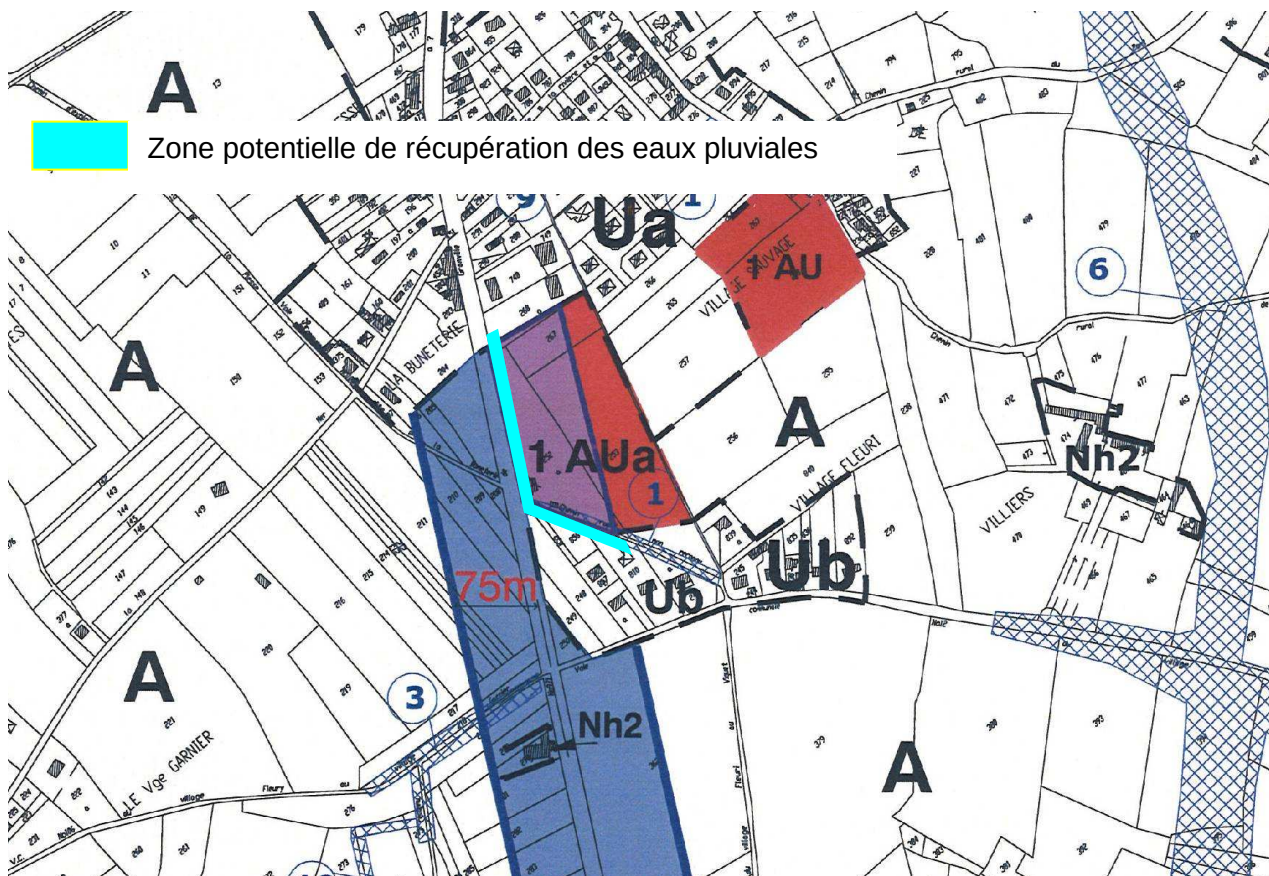
Le nouveau recul de 15 mètres est déterminé en fonction du fait que :

- le trafic pourrait être considérablement diminué du fait de la réalisation potentielle de la future déviation de la RD 971 sur la route des estuaires.
- pour contribuer à minimiser le bruit de la circulation, le terrain, sur cet espace non constructible de 15 mètres minimum, sera remodelé pour créer des talus plantés aux vertus insonorisantes.

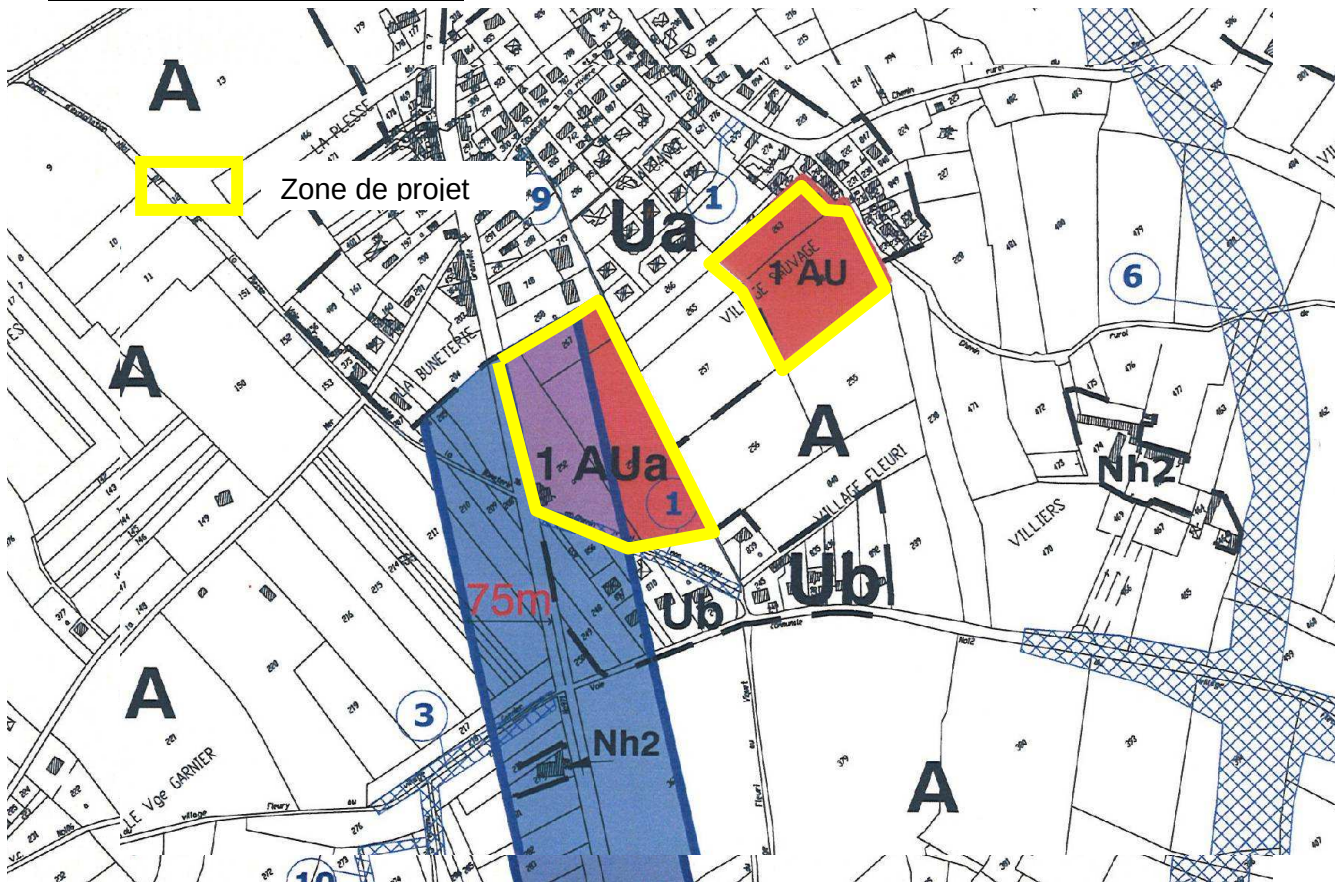
c) Gestion des eaux pluviales sur un terrain vallonné

Compte-tenu du dénivelé (se conférer au chapitre topographie en point 2.2.3. de l'étude paysagère) un système de gestion des eaux pluviales devra être inclus dans le projet afin de drainer intelligemment l'eau vers le bas du vallon.

Ce système devra faire l'objet d'une étude spécifique, toutefois, on peut d'ores et déjà estimer que la bande de terrain non construite sur le coté ouest immédiat de la RD 971 (colorée en turquoise sur le plan ci-contre) permettra de récupérer les eaux pluviales du coté où la route est légèrement en pente en direction du bourg et le terrain précité en contrebas.



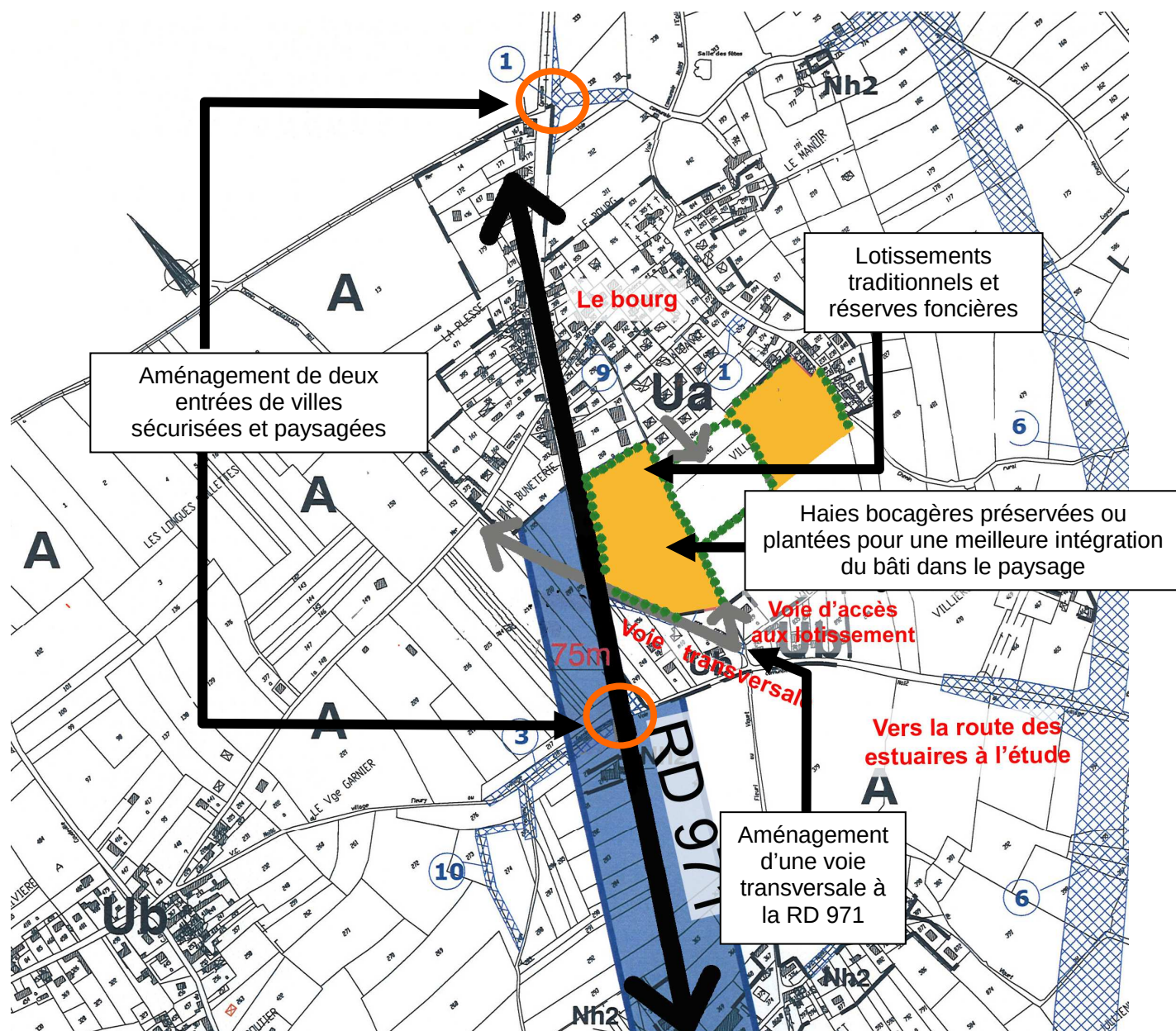
3.2.2 Rappel du plan de zonage



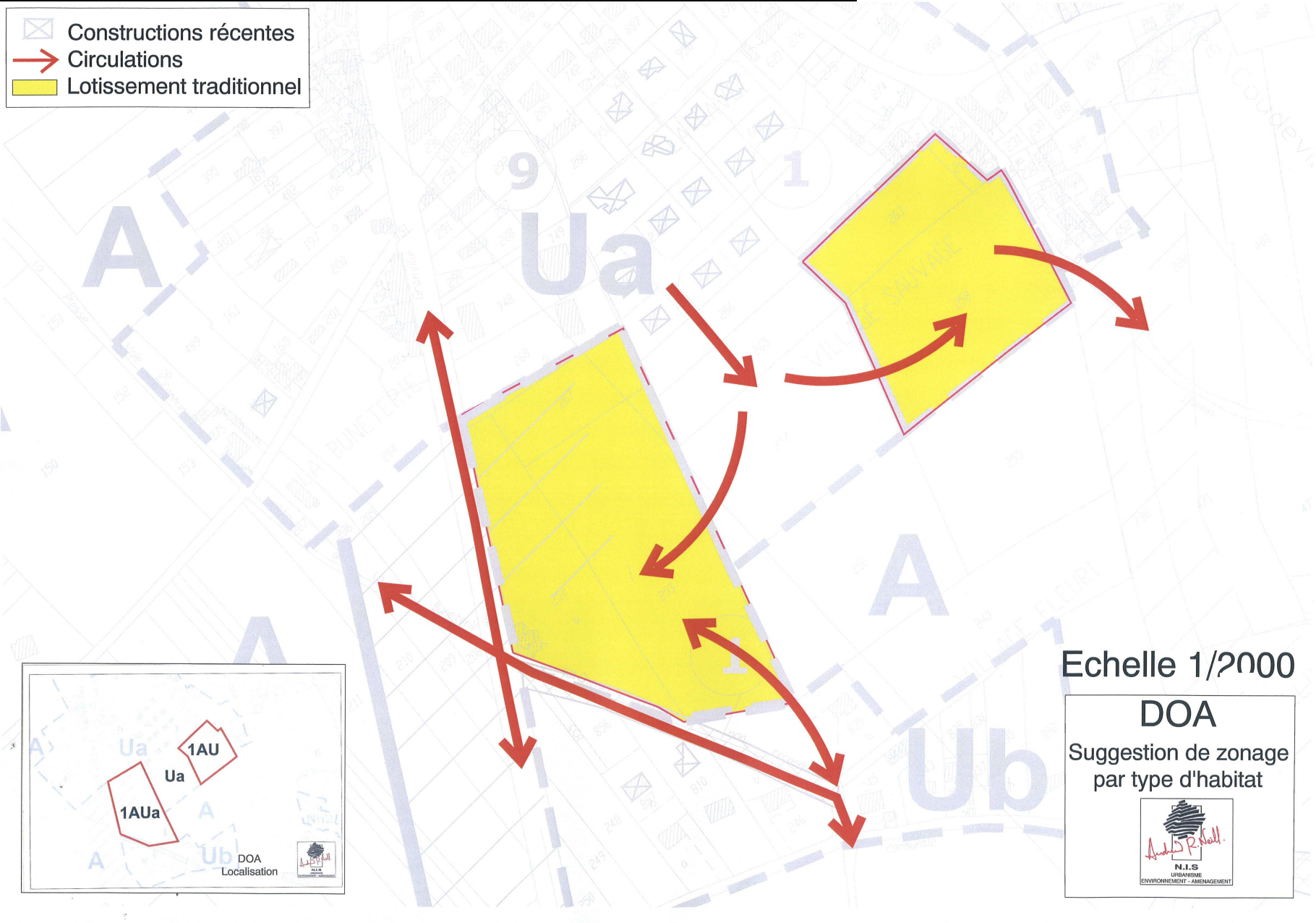
Les maisons récentes de La Cavée, situées au sud-est du bourg viennent étoffer le bourg.

Situées en zone Ua, ces nouvelles constructions en lotissement se sont étendues jusqu'à la limite entre les zones 1AU et 1AUa du projet.

3.2.3 Schéma directeur de la zone de développement



3.2.4 Schéma de principe de zonage des types de logements de la zone de développement



3.4. Argumentation et intégration : tableau récapitulatif

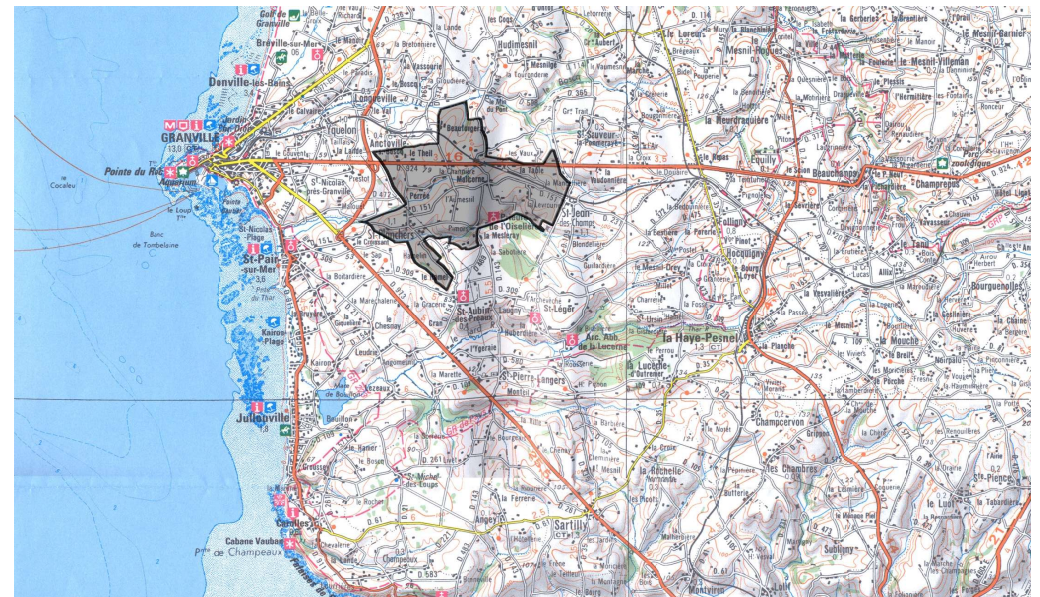
<u>Critères retenus par la loi</u>	<u>Les solutions envisagées</u>
Les nuisances sonores	Le bâti sera en retrait de plus de 15 mètres minimum de l'actuelle Route Départementale. De plus, une zone boisée sera prévue le long de la RD 971 afin de pallier les effets indésirables du trafic intense avant l'ouverture de la route des estuaires. Pour pallier également le bruit, en attendant la mise en place éventuelle de la déviation, des mouvements de terrains pourront être réalisés sur la bande de retrait de 15 mètres avec plantations sur les talus de bord de route afin de créer des murs végétaux insonorisant. Quand la déviation sera mise en place, la circulation sur l'actuelle RD971 sera moins bruyante du fait de la vitesse réduite d'une part et de la diminution du nombre de véhicules (notamment des camions) d'autre part.
Les nuisances visuelles	Le bâti sera intégré dans le paysage par une trame de haies bocagères, constituée de haies existantes ou restituées selon le parcellaire. Des voies de desserte internes seront créées et elles répartiront le trafic. Grâce à cette hiérarchisation des voies, la circulation sur la RD 971 sera déconcentrée.
La sécurité	Le développement de nouvelles voies de circulation permettra de relier le bourg, la zone de développement, Coudeville-plage et la future route des estuaires. L'actuelle RD 971 pourra alors être traversée plus aisément par les piétons. En attendant, la réalisation de cette déviation potentielle, des travaux de sécurisation de l'actuelle RD971 sont prévus.
La qualité architecturale	Afin de ne pas porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, la hauteur ne devra pas dépasser celle des constructions environnantes avec un maximum de 11 mètres pour les maisons individuelles et 14 mètres en collectif.
La qualité paysagère	Le bâti sera intégré dans le paysage par des haies bocagères composées d'essences endémiques. Une partie des haies existantes seront maintenues. Les parcelles seront cloisonnées pour limiter les vues profondes inadaptées dans un paysage de bocage.
L'urbanisme	L'organisation de l'espace tiendra compte du parcellaire existant. La maille bocagère existante sera partiellement conservée ou restituée. Les voies nouvelles seront raccordées au réseau viaire existant.

Saint-Planchers

Étude extraite du PLU approuvé le 29 avril 2008

PLAN LOCAL D'URBANISME

6.5 - ETUDE ENTREE DE VILLE



Phase

Date

ARRETE

☐

APPROBATION

☒

SOMMAIRE

Notice de présentation.....	1
DIAGNOSTIC DU SITE	
Plans de situation éch. 1/100 000 et 1/25 000.....	2
Le paysage.....	3
La trame viaire.....	4
Les formes urbaines.....	5
L'architecture.....	6
Les séquences.....	7
Les coupes - existant.....	9
LE PROJET URBAIN	
Le paysage.....	10
La trame viaire.....	11
Les formes urbaines.....	12
L'architecture.....	13
Les séquences.....	14
Les coupes - projet urbain.....	15
SYNTHESE DIAGNOSTIC / ENJEUX / PROJET.....	16
SYNTHESE SEQUENCES	18
PROJET URBAIN éch. 1/5000.....	19

NOTICE DE PRESENTATION

La présente étude a pour objet l'établissement d'un projet d'aménagement urbain de l'entrée de ville aux abords de la D 924 sur la commune de Saint-Planchers, conformément aux dispositions de l'article L. 11-1-4 du Code de l'Urbanisme et à la circulaire d'application N°96-32 du 13 mai 1996.

La D 924 reliant Granville à Villedieu-les-Poêles est classée en axe départemental structurant par le Conseil Général et à ce titre les bâtiments des parcs d'activités doivent être implantés à plus de 75 m de l'axe de la route, néanmoins cette distance peut être diminuée dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble de l'entrée de Ville.

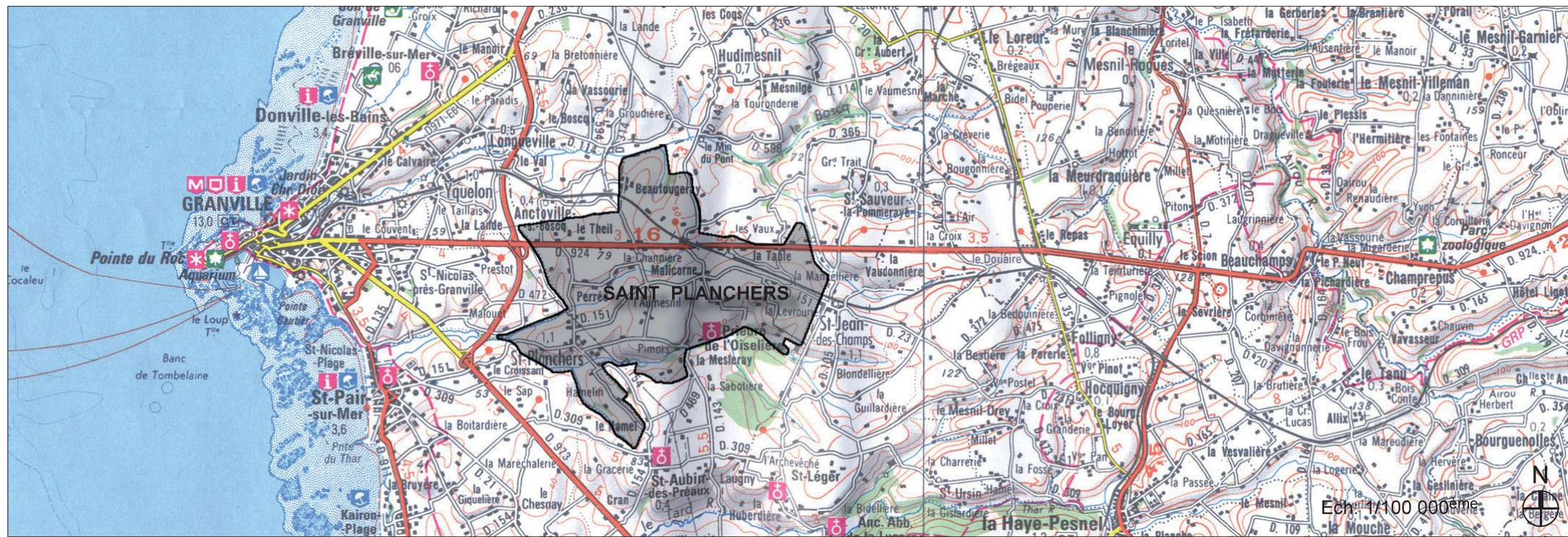
Ce projet urbain d'aménagement de l'entrée de ville de Saint-Planchers est réalisé dans le cadre de la réalisation du Plan Local d'Urbanisme.

La première partie de l'étude est consacrée à l'établissement d'un diagnostic du site portant sur le paysage, la trame viaire, les formes urbaines, l'architecture et les séquences routières. Le diagnostic du site vise à mettre en évidence les enjeux du site.

La deuxième partie de l'étude présente le projet d'aménagement urbain envisagé aux abords de la D 924, ce projet est établi en relation avec le règlement (voir l'annexe du règlement : risques, protections, nuisances ; chapitre : protections ; paragraphe : 1.5. Entrée de ville) et les orientations d'aménagements définies dans le Plan Local d'Urbanisme.

La présentation du projet urbain est conclue par d'une part par un tableau de synthèse mettant en parallèle le diagnostic du site, les enjeux qui s'en dégagent et le projet d'aménagement urbain d'entrée de ville et d'autre part par un tableau de synthèse des séquences routières mettant en parallèle par séquences le diagnostic du site, les enjeux qui s'en dégagent et le projet d'aménagement urbain d'entrée de ville.

Le plan et les coupes du projet d'aménagement de l'entrée de ville de Saint-Planchers présentés en dernière page du dossier (dépliant) sont indicatifs, ils définissent les orientations d'aménagement de l'entrée de ville de Saint-planchers.



LE RELIEF

Les monts

- Le relief vallonné de la commune est ponctué de monts offrant de nombreux points de vue sur le territoire communal, la route Granville / Villedieu-les-Poêles traversant le territoire communal en ligne droite met particulièrement en valeur les vallonnements du relief communal. Le Village de Saint-Planchers est implanté sur un mont d'une altitude de 50 m situé à la confluence des ruisseaux de Corblain et de l'Oiselère. Certains lotissements récents de maisons individuelles ont été implantés sur des monts : le lotissement de la Blotière (59 m) et le lotissement de La Huttières (65 m)

Les vallons

- Le relief communal est creusé par de nombreux vallons, le vallon du ruisseau du Boscq marque la limite communale nord, le vallon du ruisseau de l'Oiselère marque la limite sud, le vallon du ruisseau de Corblain traverse le centre de la commune d'est en ouest. La convergence des vallons de l'Oiselère et du Corblain accueille le bourg de Saint-Planchers.

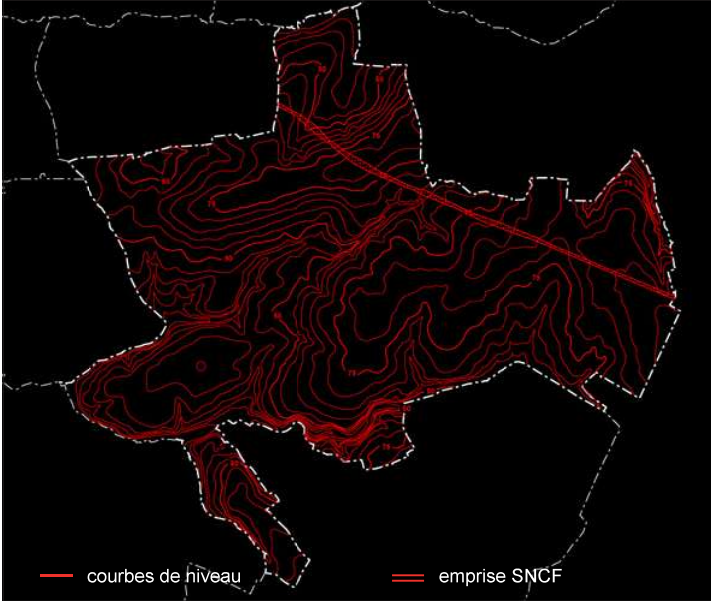
Les tranchées et talus

- Le nord du territoire communal est traversé par la voie ferrée Paris / Granville, les talus et les tranchées ferroviaires constituent une véritable coupure dans le paysage communal. Le pont marquant le croisement de la voie ferrée et de la route départementale D924 constitue un repère marquant dans le paysage communal.

► Préserver les nombreux points de vues offerts par le relief sur le paysage du territoire communal en favorisant l'intégration paysagère des extensions urbaines.

► Protéger les vallons accueillant les cours d'eau de la commune et leur végétation humide afin de constituer de véritables corridors biologiques structurant fortement le paysage communal.

► Adoucir et intégrer les coupures paysagères provoquées par les talus et les tranchées mis en œuvre pour la voie ferrée et la route départementale D 924.



L'HYDROGRAPHIE

Les ruisseaux

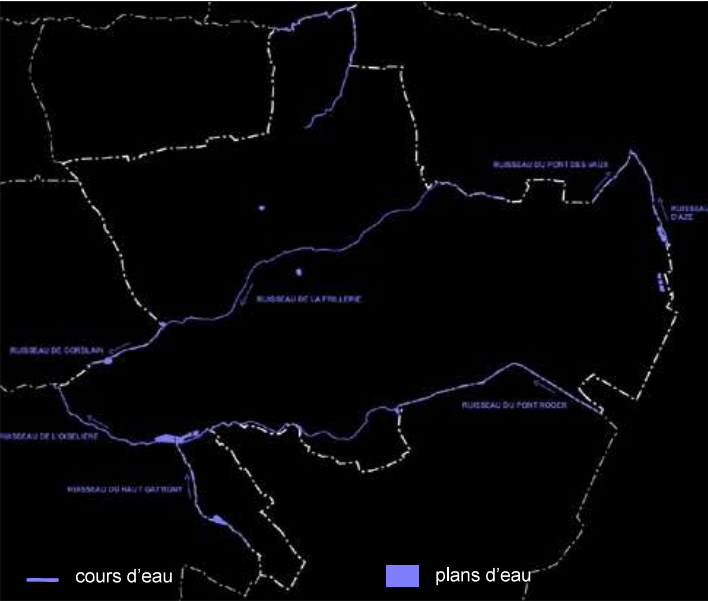
- Trois ruisseaux sillonnent le territoire communal, au nord le ruisseau du Boscq, au sud le ruisseau de l'Oiselère et au centre le ruisseau de Corblain. Le parcours sinueux de ces ruisseaux est souligné par une végétation abondante rompant avec la régularité de la trame bocagère.

► Protéger le paysage des vallons humides accueillant les nombreux cours d'eau de la commune en délimitant des espaces naturels protégés.

Les plans d'eau

- Quelques plans d'eau ponctuent le parcours du ruisseau de l'Oiselère au lieu dit de La Moinerie, ces plans d'eau restent néanmoins peu mis en valeur.

► Préserver les étangs communaux et leurs abords et favoriser la mise en valeur de leur potentiel récréatif.



LE VEGETAL

Le bocage

- Le paysage communal est caractérisé par la trame régulière du bocage constituée de talus de terre levée plantés d'arbres délimitant des champs. La culture fourragère nécessitant des parcelles de plus grande superficie entraîne la destruction progressive de ce paysage communal caractéristique.

► Protéger le paysage du bocage constitué de talus plantés d'arbres en favorisant sa préservation dans les projets d'extensions urbaines.

Les bois

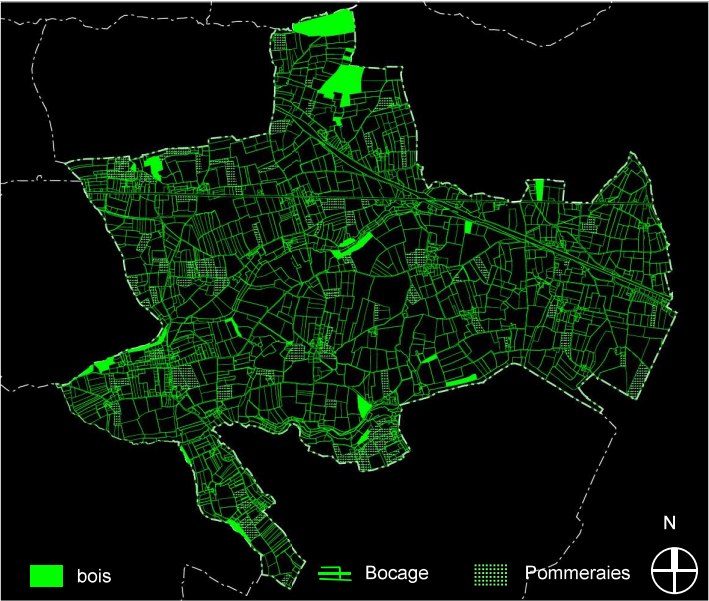
- Les secteurs boisés de la commune sont principalement situés au nord du territoire à proximité du ruisseau du Boscq. De nombreux petits bois situés en fond de vallons et sur les coteaux accompagnent le parcours sinueux des ruisseaux.

► Protéger les quelques rares boisements existants sur le territoire communal.

Les pommeraies

- La trame bocagère est ponctuée régulièrement par de nombreuses pommeraies occupant une ou plusieurs parcelles. Le village de Saint-Planchers s'organise en équerre autour d'une grande pommeraie bordée par le parking située le long de la rue des Pommiers.

► Préserver les pommeraies éparpillées sur le territoire communal et maintenir la pommeraie existante au cœur du village en attente de son aménagement ultérieur en espace public.



LA TRAME ROUTIERE

Le maillage primaire

- Le territoire communal est compris dans le maillage triangulaire primaire reliant Granville, Villeudieu-Les-Poêles et Avranches. La commune est traversée d'est en ouest par la D924 reliant Granville et Villeudieu-Les-Poêles. La D924 est reliée directement à l'autoroute des estuaires A84 à Villeudieu-Les-Poêles. L'échangeur de la D971 situé en limite communale ouest relie Saint-Planchers à Coutances et Avranches. Cette situation privilégiée met la commune de Saint-Planchers en relation avec quatre grandes villes du département.

► Contrôler l'aménagement des abords de la D924 en mettant en place un véritable projet d'entrée de ville maîtrisé.

Le maillage secondaire

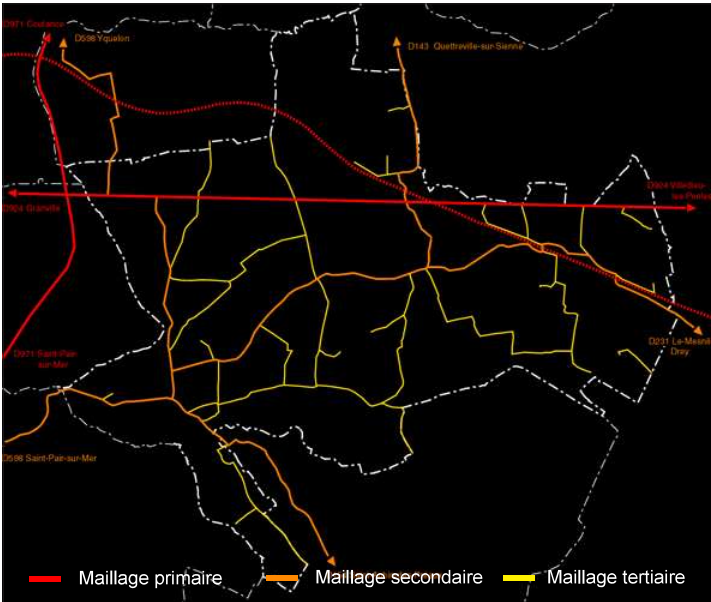
- La commune est traversée par un maillage secondaire reliant le maillage primaire et convergeant vers le village de Saint-Planchers. Le bourg situé à mi-chemin entre la D 924 au nord et la D 973 au sud, se trouve donc situé à l'écart des grands axes routiers et néanmoins correctement relié avec eux.

► Adapter le gabarit des routes secondaires à l'accroissement du trafic généré par les extensions urbaines du village et par les nouveaux parcs d'activité.

Le maillage tertiaire

- Le territoire communal est parcouru par un maillage tertiaire très développé nécessité par la desserte de son l'urbanisation diffuse constituée de nombreux hameaux dispersés, de lotissements éparpillés et de fermes isolées de façon régulière sur la totalité du territoire communal.

► Maintenir et entretenir le maillage tertiaire desservant les hameaux et les fermes les plus reculées en conservant leur caractère de chemins ruraux.



LA TRAME URBAINE

Les rues

- Les rues du village de Saint-Planchers sont constituées par la rue principale (rue des Pommiers) reliant l'église et la Mairie situées au sud du bourg avec les équipements scolaires et sportifs situés au nord. Cette rue n'est bâtie que d'un côté, l'autre côté étant occupé par une pommeraie contournée au nord par une autre rue également bâtie que d'un côté. Ces deux rues disposées en équerre placent donc la pommeraie au cœur du village.

► Inciter à la création d'un véritable maillage urbain afin de favoriser la circulation dans le village en évitant la prolifération des voies en impasse définitive.

Les boucles

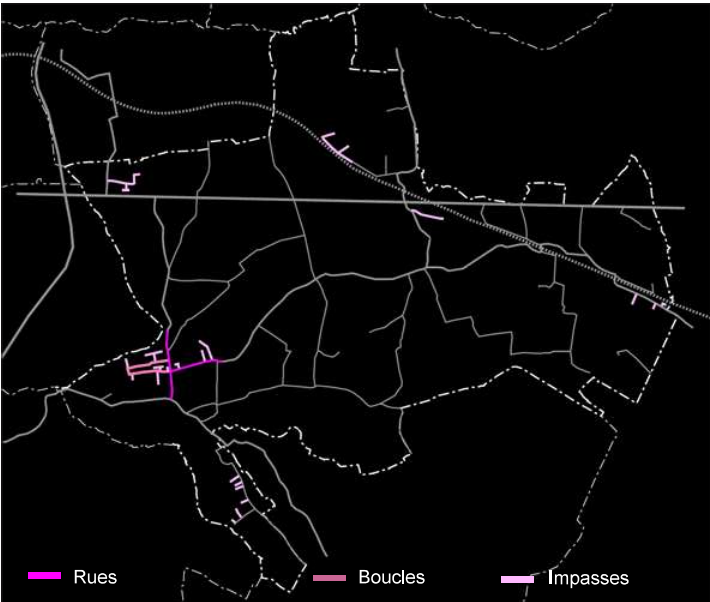
- Le village de Saint-Planchers s'est agrandi selon le principe du lotissement consistant à lotir des terrains libres en optimisant la voirie sans que ces diverses opérations successives soit envisagées dans le cadre d'un plan de cohérence urbaine visant à constituer à terme un maillage pour le village, certain de ces lotissements sont organisés de part et d'autre d'une voirie réalisée en boucle.

► Inscrire toutes les voies créées pour la desserte de lotissements dans un plan d'ensemble dans le but de constituer à terme un maillage urbain cohérent pour le village.

Les impasses

- Les extensions urbaines du village et des hameaux réalisées sous forme de lotissements ainsi que les lotissements isolés sont souvent desservis par une voie se terminant en impasse, ce dispositif atavique ne peut constituer le maillage cohérent nécessaire au développement urbain du village, des hameaux et des lotissements isolés.

► Stopper la création irréversible de voies nouvelles en impasses définitives en prévoyant leur raccordement ultérieur à un maillage urbain défini dans les orientations d'aménagement.



LES ESPACES PUBLICS

Les parkings

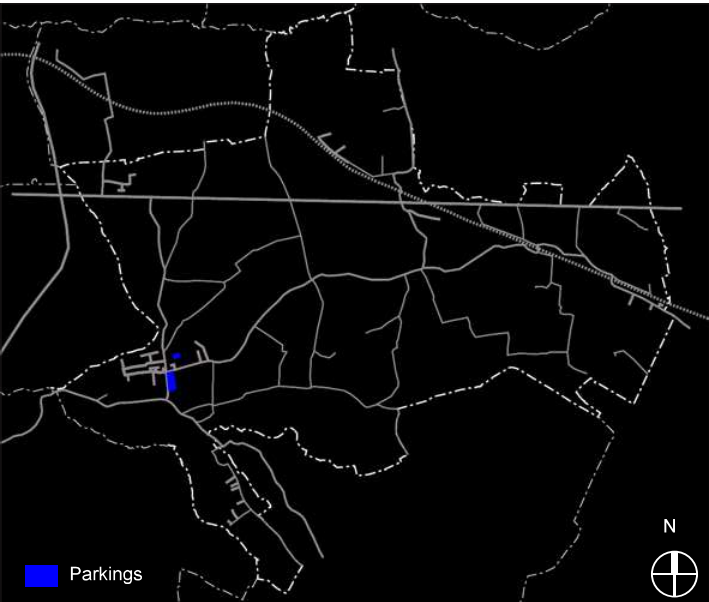
- Le village ne possède pas d'espace public de type place mais seulement deux grands parkings associés à des équipements publics. Le parking situé rue des Pommiers le long de la pommeraie du centre bourg dégage une belle perspective sur l'église et son cimetière. Le parking des équipements scolaires et de loisirs offre un grand espace potentiellement aménageable en véritable espace public.

► Saisir l'opportunité de créer un espace public majeur au cœur du village en préservant l'espace actuel de la pommeraie et en prévoyant son aménagement ultérieur en espace public favorisant l'implantation de commerces de proximité et d'équipements.

Les squares

- Les lotissements communaux réservent peu d'espace supplémentaire à la voirie strictement nécessaire à la desserte des maisons, à l'exception d'un petit square situé à l'entrée du lotissement en impasse de la Provostière. Ce square offre un espace de convivialité partagé par les riverains du lotissement et des lotissements voisins.

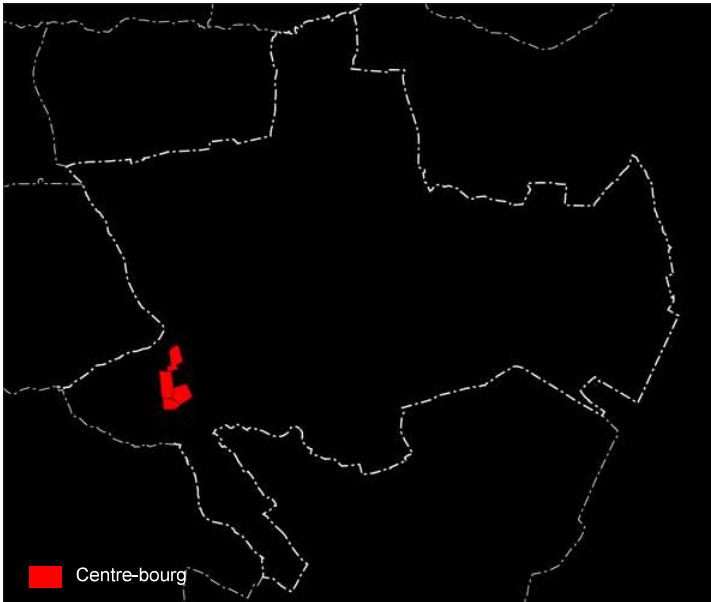
► Favoriser la création d'espaces verts de proximité dans chaque projet de lotissement afin de les désenclaver en constituant de véritables espaces partagés créateur de liens sociaux.



LE VILLAGE

Le Village

- Le village de Saint-Planchers est constitué comme un village-rue dont la particularité est d'être bâti que d'un seul côté. Cette rue formant une équerre autour d'une pommeraie distribue des parcelles sur lesquelles sont implantées des maisons de ville disposées soit à l'alignement et en mitoyenneté, soit isolément et perpendiculairement à la rue. Le village comprend l'ensemble des équipements de la commune répartis aux deux extrémités du village, l'église et la mairie au sud , les équipements scolaires et de loisirs au nord.
- Mettre en œuvre un projet de renouvellement urbain du village de Saint-Planchers organisé autour de la pommeraie existante, en favorisant la mutation de la structure urbaine initiale du village-rue en maillage urbain délimitant des îlots parcellaires.



DIAGNOSTIC DU SITE

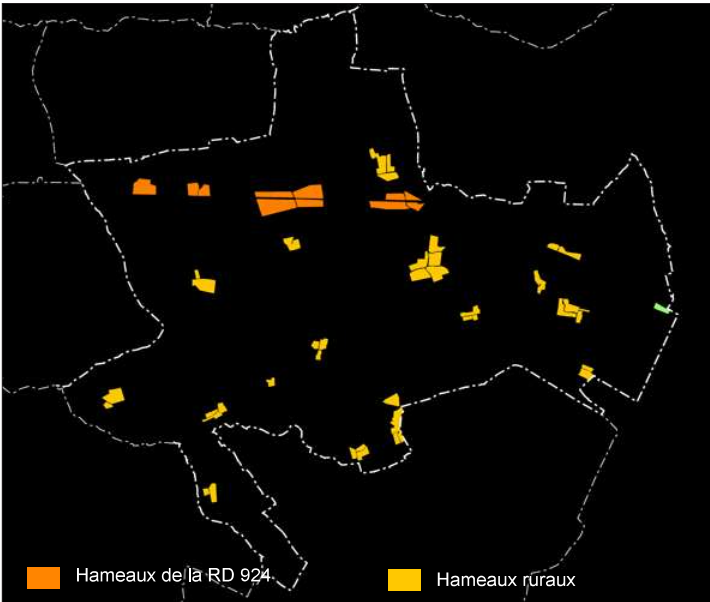
LES HAMEAUX

Les hameaux de la D924

- Les hameaux de la D924 situés aux carrefours avec le maillage secondaire (Le Bas Theil, La Channière) sont constitués à l'origine comme des villages rues dont les parcelles sont distribuées directement depuis la route. Le trafic actuel ne permet plus cette distribution et impose une desserte arrière des parcelles (Le Bas Theil).
- Sécuriser les accès aux maisons des villages situés de part et d'autre de la D 924 en favorisant une desserte arrière.

Les hameaux ruraux

- Les hameaux ruraux situés sur les maillages secondaire et tertiaire sont constitués par un bâti généralement disposé perpendiculairement à la route et organisé autour de grandes cours. Ce dispositif caractéristique du milieu rural est abandonné dans les extensions de ces hameaux au profit de l'addition de nouvelles parcelles constructibles implantées le long des routes existantes.
- Stopper l'étalement urbain des hameaux ruraux le long des routes existantes en favorisant leur renouvellement urbain dans leurs limites actuelles du bâti. Promouvoir le dispositif rural du bâti à cour dans les projets d'extensions urbaines.



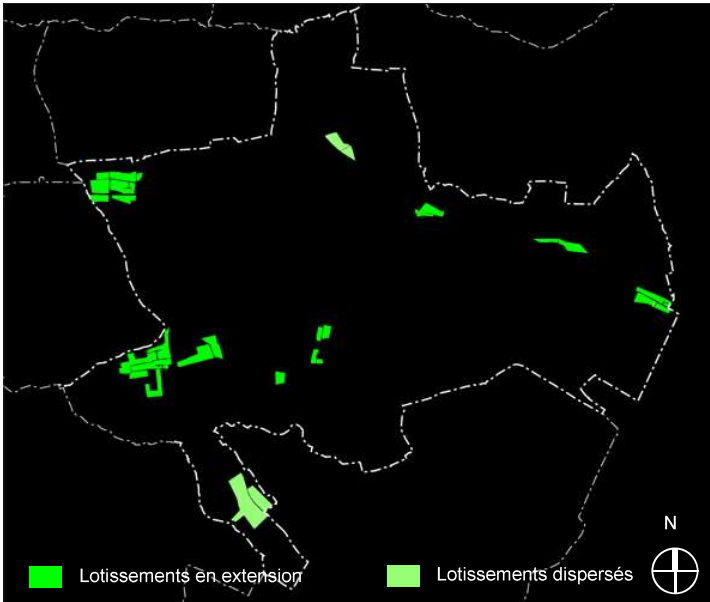
LES LOTISSEMENTS

Les lotissements du village

- Les lotissements constituent la forme principale d'extension urbaine du village et des hameaux. Cette organisation urbaine nouvelle rompt avec les structures urbaines initiales du village et des hameaux au profit de la structure urbaine banalisée du lotissement de maisons individuelles contemporain. Le village de Saint-Planchers s'étend par l'adjonction de lotissements juxtaposés les uns aux autres, leurs voies de desserte ne constituent pas le maillage nécessaire au développement à long terme du village . Les hameaux sont urbanisés par l'ouverture à l'urbanisation de parcelles situées de part et d'autre des routes, ce dispositif rompt avec l'organisation rurale du bâti autour d'une grande cour.
- Inscrire les lotissements du village de Saint-Planchers dans un maillage urbain cohérent et favoriser la création de lotissements à cour en référence au bâti rural traditionnellement organisé autour d'une cour.

Les lotissements des hameaux

- Plusieurs lotissements de maisons individuelles isolés sont dispersés sur le territoire communal. Ces lotissements sont situés sur des points hauts offrant souvent des points de vue remarquables (La Blottière, La Huttière). Le lotissement de la Blottière s'est développé à partir d'un système de voies en impasse disposées perpendiculairement à la route et desservant plusieurs parcelles en profondeur. Ce dispositif constitué de voies de desserte privatives non intégrées dans un plan d'aménagement d'ensemble génère des incohérences distributives comme les voies en impasse juxtaposées l'une à l'autre en mitoyenneté.
- Stopper l'étalement urbain généré par la croissance spontanée des lotissements dispersés sur le territoire communal.



LES FORMES URBAINES

L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE

La maison rurale

- Les maisons rurales présentent différents types d'implantations caractéristiques, les maisons rurales en bande sont accolées les unes aux autres et implantées à l'alignement ou légèrement en retrait par rapport à l'espace public, les maisons rurales perpendiculaires sont implantées perpendiculairement à l'espace public en ménageant une cour sur le coté, les fermes sont composées de divers corps de bâtiments organisés autour d'une grande cour. La maison rurale est majoritairement constituée par un volume d'une hauteur d'un étage franc sur rez-de-chaussée couvert par un toit à deux pentes offrant des combles souvent éclairés par la lucarne triangulaire typiquement régionale réalisée en pierre dans le plan de la façade. Cette architecture est généralement construite en pierre apparente et parfois enduite, quelques exemples d'architectures réalisées en terre subsistent dans les hameaux. Les couvertures sont généralement réalisées en ardoises. Les menuiseries extérieures sont généralement réalisées en bois peint en blanc ou en gris clair, elles sont complétées par des volets de même teinte constituant un ornement architectural indissociable de la façade.
- Favoriser la continuité architecturale avec les modes d'implantation et les volumes de l'architecture locale en évitant le pastiche néorégionaliste.

L'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE

La maison individuelle

- Les maisons isolées sont constituées par les maisons des lotissements implantées au milieu de leur parcelle et en retrait de l'espace public. Ces maisons isolées sont majoritairement constituées par un volume d'une hauteur de rez-de-chaussée avec combles aménagés éclairés par des fenêtres de toit, complété par le volume juxtaposé du garage. Certaines de ces maisons sont accolées deux à deux par le garage. Cette architecture banalisée est construite en parpaing recouvert d'un enduit coloré et couverte par un toit à deux pentes en ardoises. Les clôtures délimitant l'espace public sont souvent maçonnées en partie basse et végétalisées en partie haute, les clôtures délimitant les jardins sont végétalisées par des plantations persistantes.
- Favoriser l'émergence d'une architecture contemporaine de qualité et lutter contre à la banalité de l'architecture pavillonnaire de catalogue.

L'ARCHITECTURE PATRIMONIALE

L'architecture patrimoniale

- L'architecture patrimoniale est constituée par les bâtiments à préserver pour leurs qualités architecturales en autorisant exceptionnellement leur changement d'affectation (activité agricole / logement) afin de favoriser leur réhabilitation malgré leur situation en zone agricole leur interdisant tout changement d'affectation. Les architectures sont sélectionnées pour leur capacité à témoigner d'une architecture rurale de qualité, remarquable par sa simplicité, son économie de moyen, son intégration à l'environnement et la pertinence des techniques constructives mises en œuvre (localisation voir plan ci après)
- Protéger de la disparition les exemples d'architecture agricole rurale de qualité situés dans les zones agricoles, en autorisant leur changement d'affectation en habitation, de manière à favoriser leur réhabilitation.



SEQUENCE : LE HAUT THEIL

Localisation

- La séquence du Haut Theil sur la D924 est comprise entre le hameau de La Channière et le village du Bas Theil situé à proximité de l'échangeur avec la D971. Cette séquence est caractérisée par l'aménagement du nouveau parc d'activité face au hameau du Haut Theil.

Le paysage

- Le relief est caractérisé comme l'indique la toponymie du site par une forte déclivité de la D924 entre le Haut Theil et le Bas Theil.
- Le château d'eau ponctue le point le plus haut de la commune (75 m ngf) sur la rive droite de la D924 entre le hameau de la Channière et le Haut Theil.
- Le paysage du bocage constitué de haies arborées et d'un chemin creux structure fortement le secteur agricole sur lequel est prévu la création du parc d'activité du Haut Theil.

La trame viaire

- La trame routière principale est caractérisée par la proximité avec l'échangeur entre la D924 et la D971 rendant le secteur très accessible et par le croisement entre la D924 et la D154 accédant au village de Saint-Planchers et aux lotissements d'Anctoville-sur-Bosq.
- La trame urbaine est composée des voies en impasse et en boucle créées sans plan d'ensemble pour desservir les nouveaux lotissements réalisés de façon continue entre le Bas Theil et Anctoville-sur-Bosq.
- Les parkings ne sont pas aménagés et liés aux activités commerciales situées de part et d'autre de la D924 à la traversée du village du Bas Theil.

Les formes urbaines

- Le village du Bas Theil subit compte tenu de sa situation géographique très attractive une croissance urbaine désorganisée composée de lotissements juxtaposés les uns aux autres sans plan d'ensemble.
- Le hameau du Haut Theil comme les autres hameaux dispersés de part et d'autre de la D924 présente des parcelles directement desservies depuis la D924.
- Les lotissements réalisés dans le cadre des extensions urbaines du village du Bas Theil sont réalisés autour d'espaces extérieurs réduits constitués essentiellement par les voies de desserte.

L'architecture

- L'architecture traditionnelle des maisons rurales en pierre situées aux abords de la D924 est souvent endommagée par les nombreuses enseignes publicitaires générées par leur transformation en bâtiments d'activités commerciales.
- L'architecture contemporaine des maisons individuelles réalisées dans les lotissements est caractérisée par la banalité de la maison sur catalogue.

► Maîtriser l'insertion paysagère du parc d'activité prévu au hameau du Haut Theil.

► Valoriser les points de vue offerts sur le vallon du ruisseau de la Prillière.

► Préserver le paysage du bocage au sein des secteurs à urbaniser.

► Sécuriser les débouchés de la D154 sur la D924 en fonction de l'augmentation du trafic générée par les projets communaux de croissance urbaine.

► Maîtriser la cohérence de la trame urbaine générée par les opérations réalisées successivement.

► Maîtriser l'aménagement des parkings des activités commerciales implantées dans les secteurs urbanisés aux abords de la D924.

► Maîtriser la croissance urbaine du village du Bas Theil dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble.

► Contrôler la croissance urbaine du Hameau du Haut Theil.

► Favoriser dans les lotissements la réalisation d'espaces collectifs partagés généreux en référence à la cour du bâti rural.

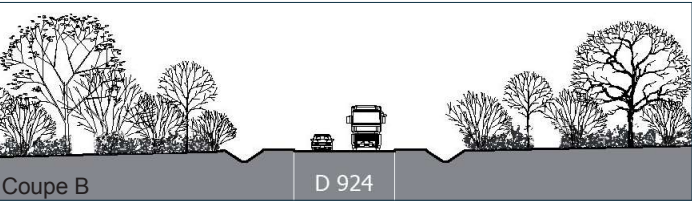
► Contrôler la transformation des maisons rurales situées de part et d'autre de la D924 en bâtiments commerciaux.

► Favoriser l'émergence d'une architecture contemporaine de qualité afin de lutter contre à la banalité de l'architecture pavillonnaire de catalogue.



Coupe C

D 924



Coupe B

D 924



SNCF

Coupe A



DIAGNOSTIC DU SITE

SEQUENCE - LA CHANNIERE

Localisation

- La séquence de la Channière sur la D924 est comprise entre le pont de la voie ferrée franchissant la D924 au lieu dit Les Perrières et le hameau de la Channière. Cette séquence paysagère est préservée comme coupure d'urbanisation.

Le paysage

- La séquence de la Channière est caractérisée par la déclivité du relief sur la rive gauche de la D924 offrant des vues sur le paysage du vallon du ruisseau de la Prillière situé en contrebas.
- Le ruisseau de la Prillière croise la D924 et la voie ferrée au lieu dit Les Perrières.
- Le paysage du bocage constitué de haies arborées est ponctué de quelques pommaraies plantées aux abords de la D924.

La trame viaire

- La trame routière principale est recoupée par deux routes secondaires traversant la D924 aux lieux dits Les Perrières (D143) et La Channière (D314).

Les formes urbaines

- Les hameaux des Perrières et de la Channière comme les autres hameaux dispersés de part et d'autre de la D924 présentent des parcelles directement desservies depuis la D924.

L'architecture

- L'architecture traditionnelle des maisons rurales en pierre situées aux abords de la D924 est souvent endommagée par les nombreuses enseignes publicitaires générées par leur transformation en bâtiments d'activités commerciales.

► Valoriser les points de vue offerts depuis la D924 sur le vallon du ruisseau de la Prillière.

► Mettre en valeur le croisement du ruisseau de la Prillière avec la D924 et la voie ferrée.

► Préserver le paysage du bocage et les pommaraies existantes.

► Sécuriser les débouchés de la D143 et de la D314 sur la D924.

► Contrôler la croissance urbaine des hameaux des Perrières et de La Channière.

► Contrôler la transformation des maisons rurales situées de part et d'autre de la D924 en bâtiments commerciaux.

SEQUENCE - LE PONT DES VAUX

Localisation

- La séquence du Pont des Vaux sur la D924 est comprise entre le hameau du Pont des Vaux et le pont de la voie ferrée franchissant la D924 au hameau des Perrières. Cette séquence urbaine est caractérisée par l'aménagement d'un nouveau parc d'activité autour de l'ancienne gare SNCF située au lieu dit Coteriot.

Le paysage

- Le relief est marqué par les talus et tranchées des voies ferrées de la ligne Paris-Granville bordant la partie sud du site.
- Un alignement de peupliers borde la D924 aux abords de l'allée arborée menant à l'ancienne gare aujourd'hui désaffectée.

La trame viaire

- La trame routière principale est caractérisée par son croisement avec la voie ferrée Paris-Granville définissant la géométrie triangulaire du site.
- La trame routière secondaire est composée par l'allée d'accès à l'ancienne gare se poursuivant par la D470 longeant les voies ferrées et par la D151 débouchant sur la D924 au Pont des Vaux.

Les formes urbaines

- Stopper les implantations linéaires de bâtiments d'activité le long de la D924 (Bâtiments du Pont des Vaux).
- Les hameaux du Pont des Vaux et de Coteriot situés de part et d'autre de la D924 présentent des parcelles directement desservies depuis la D924.

L'architecture

- L'architecture traditionnelle des maisons rurales en pierre situées aux abords de la D924 est souvent endommagée par les nombreuses enseignes publicitaires générées par leur transformation en bâtiments d'activités commerciales.
- L'architecture contemporaine des bâtiments d'activités existants aux abords de la D924 au Pont des Vaux doit être maîtrisée afin de mettre en valeur l'entrée de ville.

► Favoriser l'intégration du relief artificiel des talus et des tranchées ferroviaires dans l'aménagement du site.

► Protéger et poursuivre les anciennes plantations d'alignement existant sur le site.

► Prendre en compte le croisement des deux types d'entrée de ville : routière et ferroviaire.

► Prendre en compte l'allée d'accès à l'ancienne gare tracée entre la D924 et la gare.

► Mettre en place une structure urbaine forte structurant le parc d'activité prévu et offrant la souplesse nécessaire pour répondre à la diversité de la demande.

► Contrôler la croissance urbaine des Hameaux desservis depuis la D924.

► Contrôler la transformation des maisons rurales situées de part et d'autre de la D924 en bâtiments commerciaux.

Favoriser l'émergence d'une architecture contemporaine de qualité afin de lutter contre à la banalité de l'architecture commerciale.

LES SEQUENCES





LA TOPOGRAPHIE

Les monts

- Valoriser particulièrement les points de vue offerts sur le paysage du territoire communal depuis le site du Haut Theil situé à une altitude de 75 m en disposant dans le sens de la pente les voies de desserte interne du parc d'activité prévu à cet endroit de façon à cadrer des perspectives visuelles sur le paysage et le village de Saint-Planchers situé en contrebas.

Les vallons

- Mettre en valeur le vallon accueillant le ruisseau de La Prillerie par le maintien d'une coupure d'urbanisation entre sa traversée sous le croisement de la D924 et de la voie ferrée Paris-Granville et le hameau du Haut Theil. Cette superposition de réseaux au lieu dit Les Perrières constitue une véritable porte ponctuant la D924.

Les tranchées et talus

- Valoriser particulièrement les points de vue offerts sur le territoire communal depuis les tranchées et les talus des voies ferrées en disposant les voies de desserte interne du parc d'activité prévu au Pont des Vaux, selon la même orientation que l'ancienne avenue menant à la gare ferroviaire aujourd'hui désaffectée.

L'HYDROGRAPHIE

Les ruisseaux

- Protéger les cours d'eau traversant la commune de l'afflux des eaux pluviales générées par les parcs d'activité en aménageant systématiquement des noues le long des voies de desserte interne afin de faciliter l'absorption des eaux et de qualifier le traitement paysagers des espaces public propre aux deux parcs.

Les plans d'eau

- Valoriser les bassins d'orage en transformant leur fonction première de gestion des eaux pluviales en bassin d'agrément afin de valoriser l'aménagement paysager des parcs d'activité.

LE VEGETAL

Le bocage

- Préserver systématiquement le bocage existant initialement sur les sites des parcs d'activité et notamment les chemins bordés de talus plantés existant sur le parc d'activité prévu au Haut Theil, afin de maintenir les parcours de randonnée et de commencer à mettre en place un réseau de circulations douces sur le territoire communal.

Les bois

- Favoriser la plantation d'arbres sur les parcs d'activité du Haut Theil et du Pont des Vaux, notamment sur les aires de stationnement privatives afin de renforcer leur intégration paysagère au sein de la trame bocagère du paysage communal.

Les pommeraies

- Préserver les pommeraies existantes le long de D924 sur la séquence de coupure d'urbanisation maintenue entre le croisement de la voie ferrée avec la D924 et le bourg du Haut Theil.



- Topographie
- Zones boisées

- Espaces naturels structurants (rivières, ruisseaux, plans d'eau)
- Haies à conserver



LA TRAME ROUTIERE

Le maillage primaire

- Mettre en place une stratégie qualitative d'aménagement urbain des abords de la D924 établie selon le principe de la contre allée implantée le long de la D924 (parc d'activité du Haut Theil) ou le long de la voie ferrée (parc d'activité du Pont des Vaux), chaque parc d'activité sera desservi par un accès créer sur le D924.

Le maillage secondaire

- Aménager et élargir la voie secondaire reliant le parc d'activité du Haut Theil au village de Saint-Planchers (D154) afin de faciliter et sécuriser le trafic croissant généré par ces nouvelles extensions urbaines.

Le maillage tertiaire

- Maintenir les anciens chemins ruraux bordés de talus plantés d'arbres existants sur le site du futur parc d'activité du Haut Theil afin de contribuer à la mise en place d'un réseau de circulations douces sur le territoire communal.

LA TRAME URBAINE

La contre allée

- Desservir les parcs d'activité par une contre allée disposée en bordure de la D924 pour le parc du Haut Theil et en bordure de la voie ferrée pour le parc du Pont des vaux. La contre allée a pour objectif d'orienter en bordure de la D924 ou de la voie ferrée les façades principales des bâtiments d'activité présentant souvent une meilleure qualité architecturale afin d'éviter les fonds de parcelles et leurs traditionnels dépôts et stockages divers. La contre allée offre également une lisibilité d'accès qui fait défaut dans la plupart des parcs d'activité actuels.

Les voies perpendiculaires

- Organiser les parcs d'activités du Haut Theil et du Pont des Vaux selon un maillage de rues fixes délimitant des îlots parcellaires divisibles en parcelles de dimensions variables et adaptables en fonction de la demande sans nuire à la cohérence du maillage urbain prédéterminé constitué par la contre allée et les voies perpendiculaires. Les voies perpendiculaires à la D924 ou à la voie ferrée offriront des perspectives visuelles longues sur le paysage environnant.

Les impasses

- Prévoir systématiquement des possibilités de prolongation des voies créées dans les parcs d'activité afin de ne pas constituer un maillage fermé mais plutôt un maillage ouvert offrant des possibilités d'interventions futures.

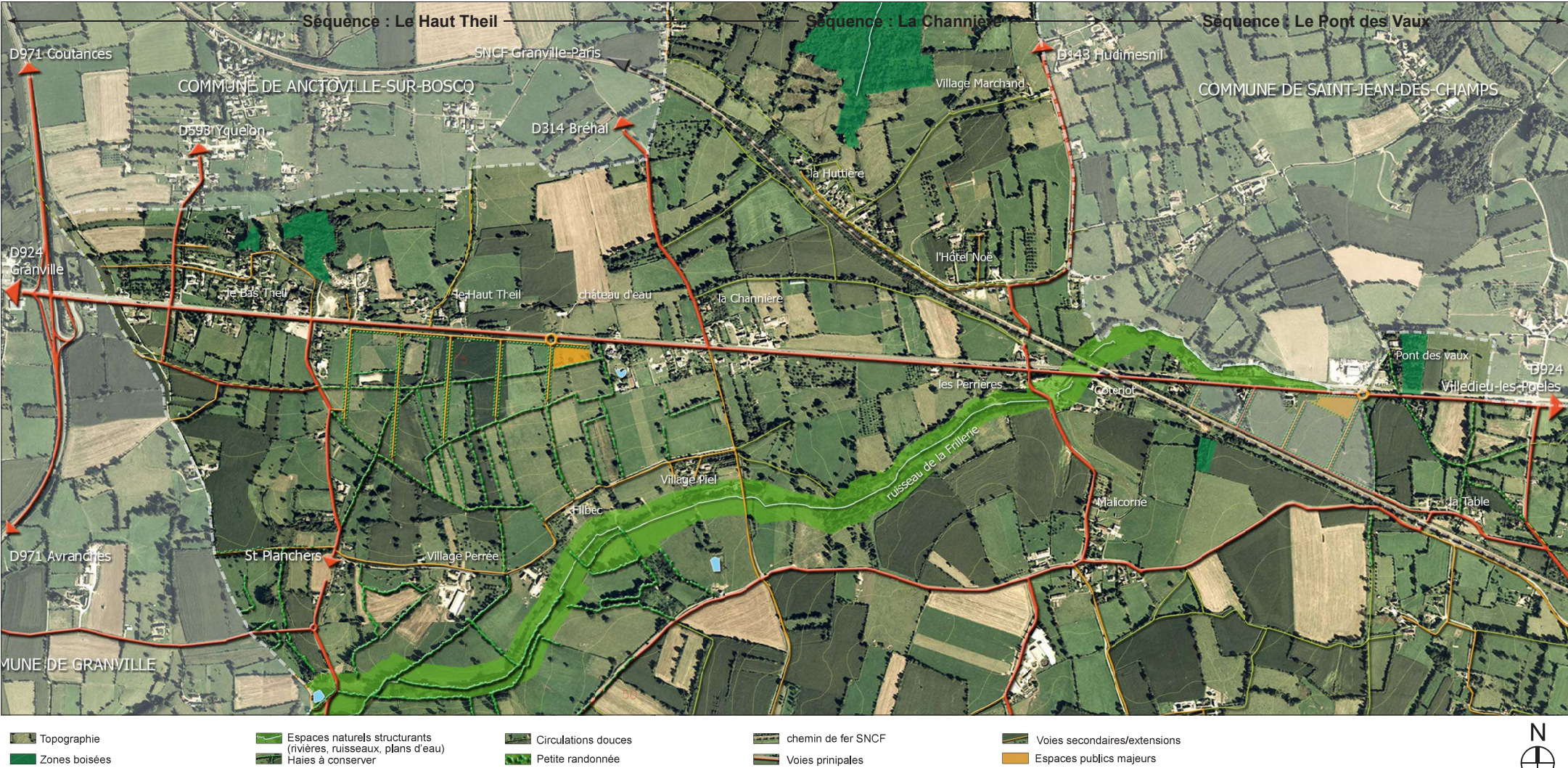
LES ESPACES PUBLICS

Les parkings d'entrée

- Aménager un espace public de qualité à l'entrée de chaque parc d'activité afin de marquer les accès depuis la D924 et afin de regrouper les entreprises nécessitant une vitrine commerciale plus importante.

Les parkings privatifs

- Paysager fortement les parkings privatifs afin de minimiser l'impact visuel de ces grandes nappes de stationnement dans le paysage des parcs d'activité.



LE VILLAGE

Le village

► Organiser les structures urbaines des parcs d'activité de la même manière que la structure urbaine mise en place dans le village de Saint-Planchers, en constituant des îlots parcellaires offrant des surfaces de parcelles modulables en fonction de la demande sans modification des dimensions des îlots donc des espaces publics, afin d'établir une continuité urbaine entre le village et les parcs d'activité.

LES HAMEAUX

Les hameaux de la D924

► Restructurer les hameaux situés sur la D924 constitués à l'origine comme des villages rues avec des parcelles distribuées directement depuis la route. Le trafic actuel ne permet plus cette distribution et impose une desserte arrière des parcelles comme cela a été mis en place au village du Bas Theil.

Les hameaux ruraux

► Stopper la croissance urbaine des hameaux ruraux situés le long des routes secondaires afin de ne pas augmenter le trafic aux carrefours de ces voies avec la D924.

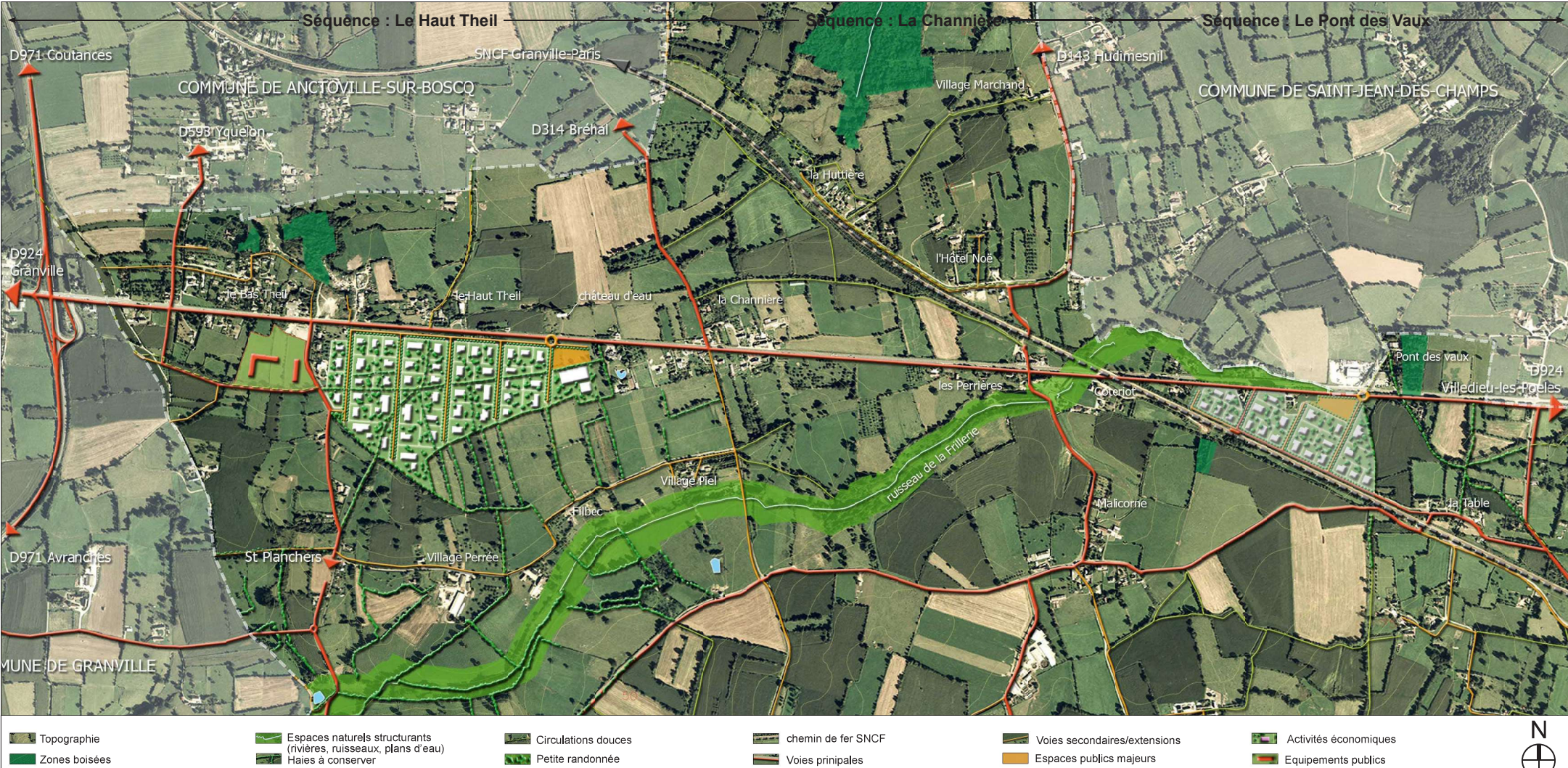
LES LOTISSEMENTS

Les lotissements du Bas Theil

► Inscrire les extensions des lotissements du village du Bas Theil dans un maillage urbain cohérent et favoriser la création de lotissements à cour en référence au bâti rural traditionnellement organisé autour d'une cour.

Les lotissements des hameaux

► Stopper la croissance spontanée des lotissements dispersés sur le territoire communal afin de ne pas augmenter le trafic aux carrefours des voies secondaires débouchant sur la route principale D924.



L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE

Les maisons rurales de la D924

► Contrôler l'architecture des anciennes maisons rurales situées de part et d'autres de la D924 devenue inhabitable à cause des nuisances et accueillant désormais des activités commerciales. Les prescriptions urbaines ,architecturales et paysagères concernant l'aspect des constructions et le traitement des espaces extérieurs énoncées en annexe du règlement (annexe RPN du règlement : 1.4. Entrée de ville) seront applicables afin de créer une continuité entre les secteurs à urbaniser et les secteurs déjà urbanisés. Ces prescriptions porteront d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privés. L'objectif des prescriptions est de mettre en place une cohérence architecturale en luttant contre la fatalité de la surenchère commerciale.



LE PROJET URBAIN

L'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE

Les bâtiments d'activités

► Contrôler l'architecture des bâtiments d'activité à réaliser aux abords de la D924 par la réalisation de prescriptions spécifiques destinées à maîtriser la pollution visuelle générée systématiquement par les zones d'activités situées en entrée de ville. Ces prescriptions porteront d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privés. L'objectif des prescriptions est de mettre en place une cohérence architecturale en luttant contre la fatalité de la surenchère commerciale.(voir l'annexe RPN du règlement : 1.4. Entrée de ville)



L'ARCHITECTURE PATRIMONIALE

L'ancienne gare

► Préserver et valoriser l'ancienne gare et sa perspective arborée reliant la voie ferrée et la D924. La trame viaire du parc d'activité du Pont des Vaux est composée par rapport aux éléments forts du site constitués par l'ancienne gare, la perspective arborée et les voies ferrées, cette trame est composée par une contre allée disposée parallèlement aux voies ferrées et par des dessertes internes disposées parallèlement à l'allée arborée menant à l'ancienne gare et perpendiculairement aux voies ferrées. L'entrée de ville routière (D924) et l'entrée de ville ferroviaire (Paris-Granville) sont ici traitées conjointement.



L'ARCHITECTURE

SEQUENCE : LE HAUT THEIL

Le paysage

- Adapter les terrassements a la pente du site d'implantation du parc d'activité du Haut Theil en optimisant les terrassements afin de minimiser leur impact visuel dans le paysage communal.
- Implanter les dessertes internes du parc d'activité du Haut Theil perpendiculairement à la D924 de manière à ouvrir des perspectives visuelles sur le vallon du ruisseau de la Prillerie situé en contre bas.
- Préserver systématiquement les éléments du bocage existant sur le site du parc d'activité du Haut Theil et notamment le chemin creux bordé de talus plantés d'arbres traversant le site.

La trame viaire

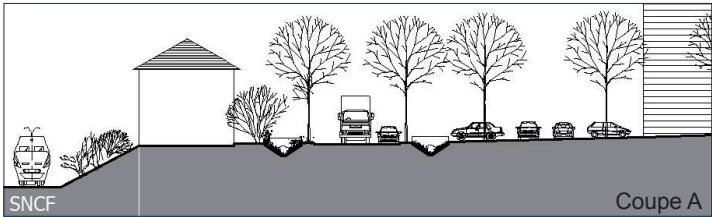
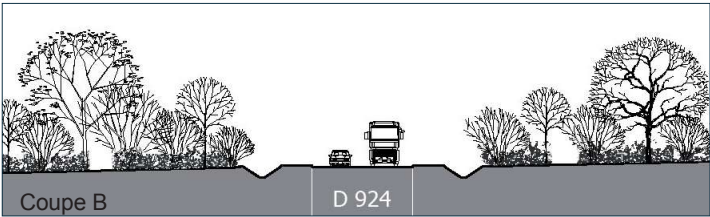
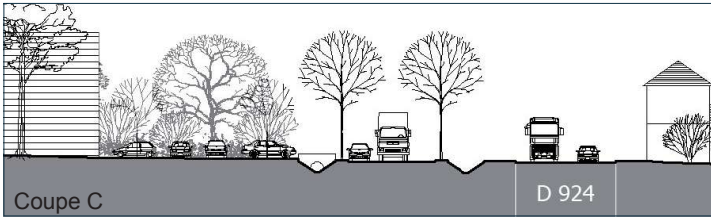
- Créer un accès sécurisé au parc d'activité du Haut Theil sur la D924 et élargir la voie secondaire (D154) afin de faciliter et sécuriser le trafic croissant généré par les extensions urbaines communales.
- Redonner une cohérence à la trame urbaine réalisée au village du Bas Theil en inscrivant les opérations avenir dans un plan d'ensemble du secteur.
- Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville. Aménager un espace public de qualité à l'entrée du parc d'activité du Haut Theil.

Les formes urbaines

- Organiser la structure urbaine du Bas Theil et du parc d'activité du Haut Theil en constituant des îlots parcellaires afin d'établir une continuité de conception urbaine entre le village et le parc d'activité.
- Poursuivre le principe de desserte arrière des hameaux comprenant des parcelles distribuées directement depuis la route D924.
- Favoriser les lotissements à cour au village du Bas Theil en référence au bâti rural traditionnellement organisé autour d'une cour.

L'architecture

- Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville. (voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)
- Contrôler la qualité architecturale des bâtiments d'activité par la réalisation de prescriptions portant d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privatifs. (voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)



SEQUENCE - LA CHANNIERE

Le paysage

- Préserver une coupure d'urbanisation entre les deux parcs d'activité prévus sur la D924 à partir du franchissement de la D924 par le pont de la voie ferrée, constituant un véritable repère sur le parcours de la D924.
- Mettre en valeur cette séquence d'entrée de ville à la fois routière et ferroviaire afin de constituer un véritable repère visuel.
- Préserver le paysage du bocage et du vallon humide de la Prillerie constituant cette coupure d'urbanisation.

La trame viaire

- Stopper l'urbanisation linéaire le long des voies secondaires afin de ne pas augmenter le trafic aux débouchés sur la D924.

Les formes urbaines

- Poursuivre le principe de desserte arrière des hameaux comprenant des parcelles distribuées directement depuis la route D924.

L'architecture

- Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville. (voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)

SEQUENCE - LE PONT DES VAUX

Le paysage

- Mettre en valeur le paysage du site fortement marqué par le paysage ferroviaire constitué par les voies, le pont, la gare et son ancienne allée d'accès depuis la D924.
- Réaliser systématiquement des plantations d'alignement le long de la contre allée et des voies perpendiculaires de desserte du parc d'activité du Pont des Vaux.

La trame viaire

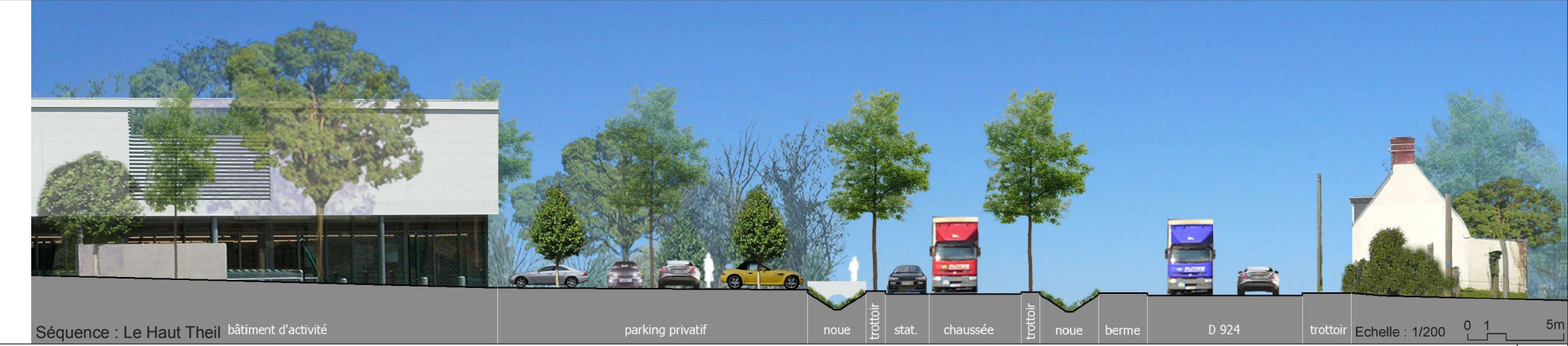
- Placer la contre allée de desserte du parc d'activité du Pont des Vaux en bordure de la voie ferrée.
- Organiser le tracé des voies de desserte interne du parc d'activité du Pont des Vaux parallèlement à l'allée d'accès à l'ancienne gare.
- Aménager un espace public de qualité à l'entrée du parc d'activité du Pont des Vaux afin de marquer les accès depuis la D924.

Les formes urbaines

- Organiser la structure urbaine du parc d'activité du Pont des Vaux en constituant des îlots parcellaires afin d'établir une continuité de conception urbaine entre le village et le parc d'activité.
- Poursuivre le principe de desserte arrière des hameaux comprenant des parcelles distribuées directement depuis la route D924.

L'architecture

- Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville. (voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)
- Contrôler la qualité architecturale des bâtiments d'activité par la réalisation de prescriptions portant d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privatifs. (voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)



DIAGNOSTIC DU SITE	ENJEUX	PROJET URBAIN
LE PAYSAGE: LE RELIEF		
Les monts - Le relief vallonné de la commune est ponctué de monts offrant de nombreux points de vue sur le territoire communal, la route Granville / Villedieu-les-Poêles traversant le territoire communal en ligne droite met particulièrement en valeur les vallonnements du relief communal. Le Village de Saint-Planchers est implanté sur un mont d'une altitude de 50 m situé à la confluence des ruisseaux de Corblain et de l'Oiselière. Certains lotissements récents de maisons individuelles ont été implantés sur des monts : le lotissement de la Blotière (59 m) et le lotissement de La Huttières (65 m) Les vallons - Le relief communal est creusé par de nombreux vallons, le vallon du ruisseau du Boscq marque la limite communale nord, le vallon du ruisseau de l'Oiselière marque la limite sud, le vallon du ruisseau de Corblain traverse le centre de la commune d'est en ouest. La convergence des vallons de l'Oiselière et du Corblain accueille le bourg de Saint-Planchers. Les tranchées et talus - Le nord du territoire communal est traversé par la voie ferrée Paris / Granville, les talus et les tranchées ferroviaires constituent une véritable coupure dans le paysage communal. Le pont marquant le croisement de la voie ferrée et de la route départementale D924 constitue un repère marquant dans le paysage communal.	► Préserver les nombreux points de vues offerts par le relief sur le paysage du territoire communal en favorisant l'intégration paysagère des extensions urbaines. ► Protéger les vallons accueillant les cours d'eau de la commune et leur végétation humide afin de constituer de véritables corridors biologiques structurant fortement le paysage communal. ► Adoucir et intégrer les coupures paysagères provoquées par les talus et les tranchées mis en œuvre pour la voie ferrée et la route départementale D 924.	Les monts ► Valoriser particulièrement les points de vue offerts sur le paysage du territoire communal depuis le site du Haut Theil situé à une altitude de 75 m en disposant dans le sens de la pente les voies de desserte interne du parc d'activité prévu à cet endroit de façon à cadrer des perspectives visuelles sur le paysage et le village de Saint-Planchers situé en contrebas. Les vallons ► Mettre en valeur le vallon accueillant le ruisseau de La Prillerie par le maintien d'une coupure d'urbanisation entre sa traversée sous le croisement de la D924 et de la voie ferrée Paris-Granville et le hameau du Haut Theil. Cette superposition de réseaux au lieu dit Les Perrières constitue une véritable porte ponctuant la D924. Les tranchées et talus ► Valoriser particulièrement les points de vue offerts sur le territoire communal depuis les tranchées et les talus des voies ferrées en disposant les voies de desserte interne du parc d'activité prévu au Pont des Vaux, selon la même orientation que l'ancienne avenue menant à la gare ferroviaire aujourd'hui désaffectée.
LE PAYSAGE: L'HYDROGRAPHIE		
Les ruisseaux - Trois ruisseaux sillonnent le territoire communal, au nord le ruisseau du Boscq, au sud le ruisseau de l'Oiselière et au centre le ruisseau de Corblain. Le parcours sinueux de ces ruisseaux est souligné par une végétation abondante rompant avec la régularité de la trame bocagère. Les plans d'eau - Quelques plans d'eau ponctuent le parcours du ruisseau de l'Oiselière au lieu dit de La Moinerie, ces plans d'eau restent néanmoins peu mis en valeur.	► Protéger le paysage des vallons humides accueillant les nombreux cours d'eau de la commune en délimitant des espaces naturels protégés. ► Préserver les étangs communaux et leurs abords et favoriser la mise en valeur de leur potentiel récréatif.	Les ruisseaux ► Protéger les cours d'eau traversant la commune de l'afflux des eaux pluviales générées par les parcs d'activité en aménageant systématiquement des noues le long des voies de desserte interne afin de faciliter l'absorption des eaux et de qualifier le traitement paysagers des espaces public propre aux deux parcs. Les plans d'eau ► Valoriser les bassins d'orage en transformant leur fonction première de gestion des eaux pluviales en bassin d'agrément afin de valoriser l'aménagement paysager des parcs d'activité.
LE PAYSAGE: LE VEGETAL		
Le bocage - Le paysage communal est caractérisé par la trame régulière du bocage constituée de talus de terre levée plantés d'arbres délimitant des champs. La culture fourragère nécessitant des parcelles de plus grande superficie entraîne la destruction progressive de ce paysage communal caractéristique. Les bois - Les secteurs boisés de la commune sont principalement situés au nord du territoire à proximité du ruisseau du Boscq. De nombreux petits bois situés en fond de vallons et sur les coteaux accompagnent le parcours sinueux des ruisseaux. Les pommeraies - La trame bocagère est ponctuée régulièrement par de nombreuses pommeraies occupant une ou plusieurs parcelles. Le village de Saint-Planchers s'organise en équerre autour d'une grande pommeraie bordée par le parking située le long de la rue des Pommiers.	► Protéger le paysage du bocage constitué de talus plantés d'arbres en favorisant sa préservation dans les projets d'extensions urbaines. ► Protéger les quelques rares boisements existants sur le territoire communal. ► Préserver les pommeraies éparpillées sur le territoire communal et maintenir la pommeraie existante au cœur du village en attente de son aménagement ultérieur en espace public.	Le bocage ► Préserver systématiquement le bocage existant initialement sur les sites des parcs d'activité et notamment les chemins bordés de talus plantés existant sur le parc d'activité prévu au Haut Theil, afin de maintenir les parcours de randonnée et de commencer à mettre en place un réseau de circulations douces sur le territoire communal. Les bois ► Favoriser la plantation d'arbres sur les parcs d'activité du Haut Theil et du Pont des Vaux, notamment sur les aires de stationnement privatives afin de renforcer leur intégration paysagère au sein de la trame bocagère du paysage communal. Les pommeraies ► Préserver les pommeraies existantes le long de D924 sur la séquence de coupure d'urbanisation maintenue entre le croisement de la voie ferrée avec la D924 et le bourg du Haut Theil.
SYNTHESE DIAGNOSTIC / ENJEUX / PROJET		16

DIAGNOSTIC DU SITE	ENJEUX	PROJET URBAIN
LA TRAME VIAIRE : LA TRAME ROUTIERE		
Le maillage primaire Le territoire communal est compris dans le maillage triangulaire primaire reliant Granville, Villeudieu-Les-Poêles et Avranches. La commune est traversée d'est en ouest par la D924 reliant Granville et Villeudieu-Les-Poêles. La D924 est reliée directement à l'autoroute des estuaires A84 à Villeudieu-Les-Poêles. L'échangeur de la D971 situé en limite communale ouest relie Saint-Planchers à Coutances et Avranches. Cette situation privilégiée met la commune de Saint-Planchers en relation avec quatre grandes villes du département.	► Contrôler l'aménagement des abords de la D924 en mettant en place un véritable projet d'entrée de ville maîtrisé.	Le maillage primaire ► Mettre en place une stratégie qualitative d'aménagement urbain des abords de la D924 établie selon le principe de la contre allée implantée le long de la D924 (parc d'activité du Haut Theil) ou le long de la voie ferrée (parc d'activité du Pont des Vaux), chaque parc d'activité sera desservi par un accès créer sur le D924.
Le maillage secondaire La commune est traversée par un maillage secondaire reliant le maillage primaire et convergeant vers le village de Saint-Planchers. Le bourg situé à mi-chemin entre la D 924 au nord et la D 973 au sud, se trouve donc situé à l'écart des grands axes routiers et néanmoins correctement relié avec eux.	► Adapter le gabarit des routes secondaires à l'accroissement du trafic généré par les extensions urbaines du village et par les nouveaux parcs d'activité.	Le maillage secondaire ► Aménager et élargir la voie secondaire reliant le parc d'activité du Haut Theil au village de Saint-Planchers (D154) afin de faciliter et sécuriser le trafic croissant généré par ces nouvelles extensions urbaines.
Le maillage tertiaire Le territoire communal est parcouru par un maillage tertiaire très développé nécessité par la desserte de son l'urbanisation diffuse constituée de nombreux hameaux dispersés, de lotissements éparpillés et de fermes isolées de façon régulière sur la totalité du territoire communal.	► Maintenir et entretenir le maillage tertiaire desservant les hameaux et les fermes les plus reculées en conservant leur caractère de chemins ruraux.	Le maillage tertiaire ► Maintenir les anciens chemins ruraux bordés de talus plantés d'arbres existants sur le site du futur parc d'activité du Haut Theil afin de contribuer à la mise en place d'un réseau de circulations douces sur le territoire communal.
LA TRAME VIAIRE : LA TRAME URBAINE		
Les rues Les rues du village de Saint-Planchers sont constituées par la rue principale (rue des Pommiers) reliant l'église et la Mairie situées au sud du bourg avec les équipements scolaires et sportifs situés au nord. Cette rue n'est bâtie que d'un côté, l'autre côté étant occupé par une pommeraie contournée au nord par une autre rue également bâtie que d'un côté. Ces deux rues disposées en équerre placent donc la pommeraie au cœur du village.	► Inciter à la création d'un véritable maillage urbain afin de favoriser la circulation dans le village en évitant la prolifération des voies en impasse définitive.	La contre allée ► Desservir les parcs d'activité par une contre allée disposée en bordure de la D924 pour le parc du Haut Theil et en bordure de la voie ferrée pour le parc du Pont des vauX. La contre allée à pour objectif d'orienter en bordure de la D924 ou de la voie ferrée les façades principales des bâtiments d'activité présentant souvent une meilleure qualité architecturale afin d'éviter les fonds de parcelles et leurs traditionnels dépôts et stockages divers. La contre allée offre également une lisibilité d'accès qui fait défaut dans la plupart des parcs d'activité actuels.
Les boucles Le village de Saint-Planchers s'est agrandi selon le principe du lotissement consistant à lotir des terrains libres en optimisant la voirie sans que ces diverses opérations successives soit envisagées dans le cadre d'un plan de cohérence urbaine visant à constituer à terme un maillage pour le village, certain de ces lotissements sont organisés de part et d'autre d'une voirie réalisée en boucle.	► Inscrire toutes les voies créées pour la desserte de lotissements dans un plan d'ensemble dans le but de constituer à terme un maillage urbain cohérent pour le village.	Les voies perpendiculaires ► Organiser les parcs d'activités du Haut Theil et du Pont des Vaux selon un maillage de rues fixes délimitant des îlots parcellaires divisibles en parcelles de dimensions variables et adaptables en fonction de la demande sans nuire à la cohérence du maillage urbain prédéterminé constitué par la contre allée et les voies perpendiculaires. Les voies perpendiculaires à la D924 ou à la voie ferrée offriront des perspectives visuelles longues sur le paysage environnant.
Les impasses Les extensions urbaines du village et des hameaux réalisées sous forme de lotissements ainsi que les lotissements isolés sont souvent desservis par une voie se terminant en impasse, ce dispositif autarcique ne peut constituer le maillage cohérent nécessaire au développement urbain du village et des lotissements isolés.	► Stopper la création irréversible de voies nouvelles en impasses définitives en prévoyant leur raccordement ultérieur à un maillage urbain défini dans les orientations d'aménagement.	Les impasses ► Prévoir systématiquement des possibilités de prolongation des voies créées dans les parcs d'activité afin de ne pas constituer un maillage fermé mais plutôt un maillage ouvert offrant des possibilités d'interventions futures.
LA TRAME VIAIRE : LES ESPACES PUBLICS		
Les parkings Le village ne possède pas d'espace public de type place mais seulement deux grands parkings associés à des équipements publics. Le parking situé rue des Pommiers le long de la pommeraie du centre bourg dégage une belle perspective sur l'église et son cimetière. Le parking des équipements scolaires et de loisirs offre un grand espace potentiellement aménageable en véritable espace public.	► Saisir l'opportunité de créer un espace public majeur au cœur du village en préservant l'espace actuel de la pommeraie et en prévoyant son aménagement ultérieur en espace public favorisant l'implantation de commerces de proximité et d'équipements.	Les parkings d'entrée ► Aménager un espace public de qualité à l'entrée de chaque parc d'activité afin de marquer les accès depuis la D924 et afin de regrouper les entreprises nécessitant une vitrine commerciale plus importante.
Les squares Les lotissements communaux réservent peu d'espace supplémentaire à la voirie strictement nécessaire à la desserte des maisons, à l'exception d'un petit square situé à l'entrée du lotissement en impasse de la Provostière. Ce square offre un espace de convivialité partagé par les riverains du lotissement et des lotissements voisins.	► Favoriser la création d'espaces verts de proximité dans chaque projet de lotissement afin de les désendosser en constituant de véritables espaces partagés créateur de liens sociaux.	Les parkings privatifs ► Paysager fortement les parkings privatifs afin de minimiser l'impact visuel de ces grandes nappes de stationnement dans le paysage des parcs d'activité.
SYNTHESE DIAGNOSTIC / ENJEUX / PROJET		
		17

DIAGNOSTIC DU SITE	ENJEUX	PROJET URBAIN
LES FORMES URBAINES : LE VILLAGE		
Le Village Le village de Saint-Planchers est constitué comme un village-rue dont la particularité est d’être bâti que d’un seul côté. Cette rue formant une équerre autour d’une pommeraie distribue des parcelles sur lesquelles sont implantées des maisons de ville disposées soit à l’alignement et en mitoyenneté, soit isolément et perpendiculairement à la rue. Le village comprend l’ensemble des équipements de la commune répartis aux deux extrémités du village, l’église et la mairie au sud , les équipements scolaires et de loisirs au nord.	► Mettre en œuvre un projet de renouvellement urbain du village de Saint-Planchers organisé autour de la pommeraie existante, en favorisant la mutation de la structure urbaine initiale du village-rue en maillage urbain délimitant des îlots parcellaires.	Le village ► Organiser les structures urbaines des parcs d’activité de la même manière que la structure urbaine mise en place dans le village de Saint-Planchers, en constituant des îlots parcellaires offrant des surfaces de parcelles modulables en fonction de la demande sans modification des dimensions des îlots donc des espaces publics, afin d’établir une continuité urbaine entre le village et les parcs d’activité.
LES FORMES URBAINES : LES HAMEAUX		
Les hameaux de la D924 - Les hameaux de la D924 situés aux carrefours avec le maillage secondaire (Le Bas Theil, La Channière) sont constitués à l’origine comme des villages rues dont les parcelles sont distribuées directement depuis la route. Le trafic actuel ne permet plus cette distribution et impose une desserte arrière des parcelles (Le Bas Theil). Les hameaux ruraux - Les hameaux ruraux situés sur les maillages secondaire et tertiaire sont constitués par un bâti généralement disposé perpendiculairement à la route et organisé autour de grandes cours. Ce dispositif caractéristique du milieu rural est abandonné dans les extensions de ces hameaux au profit de l’addition de nouvelles parcelles constructibles implantées le long des routes existantes.	► Sécuriser les accès aux maisons des villages situés de part et d’autre de la D 924 en favorisant une desserte arrière. ► Stopper l’étalement urbain des hameaux ruraux le long des routes existantes en favorisant leur renouvellement urbain dans leurs limites actuelles du bâti. Promouvoir le dispositif rural du bâti à cour dans les projets d’extensions urbaines.	Les hameaux de la D924 ► Restructurer les hameaux situés sur la D924 constitués à l’origine comme des villages rues avec des parcelles distribuées directement depuis la route. Le trafic actuel ne permet plus cette distribution et impose une desserte arrière des parcelles comme cela a été mis en place au village du Bas Theil. Les hameaux ruraux ► Stopper la croissance urbaine des hameaux ruraux situés le long des routes secondaires afin de ne pas augmenter le trafic aux carrefours de ces voies avec la D924.
LES FORMES URBAINES : LES LOTISSEMENTS		
Les lotissements du village - Les lotissements constituent la forme principale d’extension urbaine du village et des hameaux. Cette organisation urbaine nouvelle rompt avec les structures urbaines initiales du village et des hameaux au profit de la structure urbaine banalisée du lotissement de maisons individuelles contemporain. Le village de Saint-Planchers s’étend par l’adjonction de lotissements juxtaposés les uns aux autres, leurs voies de desserte ne constituent pas le maillage nécessaire au développement à long terme du village . Les hameaux sont urbanisés par l’ouverture à l’urbanisation de parcelles situées de part et d’autre des routes, ce dispositif rompt avec l’organisation rurale du bâti autour d’une grande cour. Les lotissements des hameaux - Plusieurs lotissements de maisons individuelles isolés sont dispersés sur le territoire communal. Ces lotissements sont situés sur des points hauts offrant souvent des points de vue remarquables (La Blotière, La Huttière). Le lotissement de la Blotière s’est développé à partir d’un système de voies en impasse disposées perpendiculairement à la route et desservant plusieurs parcelles en profondeur. Ce dispositif constitué de voies de desserte privatives non intégrées dans un plan d’aménagement d’ensemble génère des incohérences distributives comme les voies en impasse juxtaposées l’une à l’autre en mitoyenneté.	► Inscrire les lotissements du village de Saint-Planchers dans un maillage urbain cohérent et favoriser la création de lotissements à cour en référence au bâti rural traditionnellement organisé autour d’une cour. ► Stopper l’étalement urbain généré par la croissance spontanée des lotissements dispersés sur le territoire communal.	Les lotissements du Bas Theil ► Inscrire les extensions des lotissements du village du Bas Theil dans un maillage urbain cohérent et favoriser la création de lotissements à cour en référence au bâti rural traditionnellement organisé autour d’une cour. Les lotissements des hameaux ► Stopper la croissance spontanée des lotissements dispersés sur le territoire communal afin de ne pas augmenter le trafic aux carrefours des voies secondaires débouchant sur la route principale D924.
SYNTHESE DIAGNOSTIC / ENJEUX / PROJET		18

DIAGNOSTIC DU SITE		ENJEUX	PROJET URBAIN
L'ARCHITECTURE : L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE			
La maison rurale Les maisons rurales présentent différents types d'implantations caractéristiques, les maisons rurales en bande sont accolées les unes aux autres et implantées à l'alignement ou légèrement en retrait par rapport à l'espace public, les maisons rurales perpendiculaires sont implantées perpendiculairement à l'espace public en ménageant une cour sur le côté, les fermes sont composées de divers corps de bâtiments organisés autour d'une grande cour. La maison rurale est majoritairement constituée par un volume d'une hauteur d'un étage franc sur rez-de-chaussée couvert par un toit à deux pentes offrant des combles souvent éclairés par la lucarne triangulaire typiquement régionale réalisée en pierre dans le plan de la façade. Cette architecture est généralement construite en pierre apparente et parfois enduite, quelques exemples d'architectures réalisées en terre subsistent dans les hameaux. Les ouvertures sont généralement réalisées en ardoises. Les menuiseries extérieures sont généralement réalisées en bois peint en blanc ou en gris clair, elles sont complétées par des volets de même teinte constituant un ornement architectural indissociable de la façade.	► Favoriser la continuité architecturale avec les modes d'implantation et les volumes de l'architecture locale en évitant le pastiche néorégionaliste.	Les maisons rurales de la D924 ► Contrôler l'architecture des anciennes maisons rurales situées de part et d'autres de la D924 devenue inhabitables à cause des nuisances et accueillant désormais des activités commerciales. Les prescriptions urbaines ,architecturales et paysagères concernant l'aspect des constructions et le traitement des espaces extérieurs énoncées en annexe du règlement (annexe RPN du règlement : 1.4. Entrée de ville) seront applicables afin de créer une continuité entre les secteurs à urbaniser et les secteurs déjà urbanisés. Ces prescriptions porteront d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privatifs. L'objectif des prescriptions est de mettre en place une cohérence architecturale en luttant contre la fatalité de la surenchère commerciale.	
L'ARCHITECTURE : L'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE			
La maison individuelle Les maisons isolées sont constituées par les maisons des lotissements implantées au milieu de leur parcelle et en retrait de l'espace public. Ces maisons isolées sont majoritairement constituées par un volume d'une hauteur de rez-de-chaussée avec combles aménagés éclairés par des fenêtres de toit, complété par le volume juxtaposé du garage. Certaines de ces maisons sont accolées deux à deux par le garage. Cette architecture banalisée est construite en parpaing recouvert d'un enduit coloré et couverte par un toit à deux pentes en ardoises. Les clôtures délimitant l'espace public sont souvent maçonnées en partie basse et végétalisées en partie haute, les clôtures délimitant les jardins sont végétalisées par des plantations persistantes.	► Favoriser l'émergence d'une architecture contemporaine de qualité et lutter contre à la banalité de l'architecture pavillonnaire de catalogue.	Les bâtiments d'activités ► Contrôler l'architecture des bâtiments d'activité à réaliser aux abords de la D924 par la réalisation de prescriptions spécifiques destinées à maîtriser la pollution visuelle générée systématiquement par les zones d'activités situées en entrée de ville. Ces prescriptions porteront d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privatifs. L'objectif des prescriptions est de mettre en place une cohérence architecturale en luttant contre la fatalité de la surenchère commerciale.(voir l'annexe RPN du règlement : 1.4. Entrée de ville)	
L'ARCHITECTURE : L'ARCHITECTURE PATRIMONIALE			
L'architecture patrimoniale L'architecture patrimoniale est constituée par les bâtiments à préserver pour leurs qualités architecturales en autorisant exceptionnellement leur changement d'affectation (activité agricole / logement) afin de favoriser leur réhabilitation malgré leur situation en zone agricole leur interdisant tout changement d'affectation. Les architectures sont sélectionnées pour leur capacité à témoigner d'une architecture rurale de qualité, remarquable par sa simplicité, son économie de moyen, son intégration à l'environnement et la pertinence des techniques constructives mises en œuvre.(localisation voir plan ci après)	► Protéger de la disparition les exemples d'architecture agricole rurale de qualité situés dans les zones agricoles, en autorisant leur changement d'affectation en habitation, de manière à favoriser leur réhabilitation.	L'ancienne gare ► Préserver et valoriser l'ancienne gare et sa perspective arborée reliant la voie ferrée et la D924. La trame viaire du parc d'activité du Pont des Vaux est composée par rapport aux éléments forts du site constitués par l'ancienne gare, la perspective arborée et les voies ferrées, cette trame est composée par une contre allée disposée parallèlement aux voies ferrées et par des dessertes internes disposées parallèlement à l'allée arborée menant à l'ancienne gare et perpendiculairement aux voies ferrées. L'entrée de ville routière (D924) et l'entrée de ville ferroviaire (Paris-Granville) sont ici traitées conjointement.	
SYNTHESE DIAGNOSTIC / ENJEUX / PROJET			19

DIAGNOSTIC DU SITE		ENJEUX	PROJET URBAIN
SEQUENCE : LE HAUT THEIL			
Localisation - La séquence du Haut Theil sur la D924 est comprise entre le hameau de La Channière et le village du Bas Theil situé à proximité de l'échangeur avec la D971. Cette séquence est caractérisée par l'aménagement du nouveau parc d'activité face au hameau du Haut Theil. Le paysage - Le relief est caractérisé comme l'indique la toponymie du site par une forte déclivité de la D924 entre le Haut Theil et le Bas Theil. - Le château d'eau ponctue le point le plus haut de la commune (75 m ngf) sur la rive droite de la D924 entre le hameau de la Channière et le Haut Theil. - Le paysage du bocage constitué de haies arborées et d'un chemin creux structure fortement le secteur agricole sur lequel est prévu la création du parc d'activité du Haut Theil. La trame viaire - La trame routière principale est caractérisée par la proximité avec l'échangeur entre la D924 et la D971 rendant le secteur très accessible et par le croisement entre la D924 et la D154 accédant au village de Saint-Planchers et aux lotissements d'Anctoville-sur-Bosc. - La trame urbaine est composée des voies en impasse et en boucle créées sans plan d'ensemble pour desservir les nouveaux lotissements réalisés de façon continue entre le Bas Theil et Anctoville-sur-Bosc. - Les parkings ne sont pas aménagés et liés aux activités commerciales situées de part et d'autre de la D924 à la traversée du village du Bas Theil. Les formes urbaines - Le village du Bas Theil subit compte tenu de sa situation géographique très attractive une croissance urbaine désorganisée composée de lotissements juxtaposés les uns aux autres sans plan d'ensemble. - Le hameau du Haut Theil comme les autres hameaux dispersés de part et d'autre de la D924 présente des parcelles directement desservies depuis la D924. - Les lotissements réalisés dans le cadre des extensions urbaines du village du Bas Theil sont réalisés autour d'espaces extérieurs réduits constitués essentiellement par les voies de desserte. L'architecture - L'architecture traditionnelle des maisons rurales en pierre situées aux abords de la D924 est souvent endommagée par les nombreuses enseignes publicitaires générées par leur transformation en bâtiments d'activités commerciales. - L'architecture contemporaine des maisons individuelles réalisées dans les lotissements est caractérisée par la banalité de la maison sur catalogue.	► Maîtriser l'insertion paysagère du parc d'activité prévu au hameau du Haut Theil. ► Valoriser les points de vue offerts sur le vallon du ruisseau de la Prillerie. ► Préserver le paysage du bocage au sein des secteurs à urbaniser. ► Sécuriser les débouchés de la D154 sur la D924 en fonction de l'augmentation du trafic générée par les projets communaux de croissance urbaine. ► Maîtriser la cohérence de la trame urbaine générée par les opérations réalisées successivement. ► Maîtriser l'aménagement des parkings des activités commerciales implantées dans les secteurs urbanisés aux abords de la D924. ► Maîtriser la croissance urbaine du village du Bas Theil dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble. ► Contrôler la croissance urbaine du Hameau du Haut Theil. ► Favoriser dans les lotissements la réalisation d'espaces collectifs partagés généreux en référence à la cour du bâti rural. ► Contrôler la transformation des maisons rurales situées de part et d'autre de la D924 en bâtiments commerciaux. ► Favoriser l'émergence d'une architecture contemporaine de qualité afin de lutter contre à la banalité de l'architecture pavillonnaire de catalogue.	Le paysage ► Adapter les terrassements à la pente du site d'implantation du parc d'activité du Haut Theil en optimisant les terrassements afin de minimiser leur impact visuel dans le paysage communal. ► Implanter les dessertes internes du parc d'activité du Haut Theil perpendiculairement à la D924 de manière à ouvrir des perspectives visuelles sur le vallon du ruisseau de la Prillerie situé en contre bas. ► Préserver systématiquement les éléments du bocage existant sur le site du parc d'activité du Haut Theil et notamment le chemin creux bordé de talus plantés d'arbres traversant le site. La trame viaire ► Créer un accès sécurisé au parc d'activité du Haut Theil sur la D924 et élargir la voie secondaire (D154) afin de faciliter et sécuriser le trafic croissant généré par les extensions urbaines communales. ► Redonner une cohérence à la trame urbaine réalisée au village du Bas Theil en inscrivant les opérations avenir dans un plan d'ensemble du secteur. ► Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville. Aménager un espace public de qualité à l'entrée du parc d'activité du Haut Theil. Les formes urbaines ► Organiser la structure urbaine du Bas Theil et du parc d'activité du Haut Theil en constituant des îlots parcellaires afin d'établir une continuité de conception urbaine entre le village et le parc d'activité. ► Poursuivre le principe de desserte arrière des hameaux comprenant des parcelles distribuées directement depuis la route D924. ► Favoriser les lotissements à cour au village du Bas Theil en référence au bâti rural traditionnellement organisé autour d'une cour. L'architecture ► Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville. (voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville) ► Contrôler la qualité architecturale des bâtiments d'activité par la réalisation de prescriptions portant d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privatifs.(voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)	
SEQUENCE - LA CHANNIERE			
Localisation - La séquence de la Channière sur la D924 est comprise entre le pont de la voie ferrée franchissant la D924 au lieu dit Les Perrières et le hameau de la Channière. Cette séquence paysagère est préservée comme coupure d'urbanisation. Le paysage - La séquence de la Channière est caractérisée par la déclivité du relief sur la rive gauche de la D924 offrant des vues sur le paysage du vallon du ruisseau de la Prillerie situé en contrebas. - Le ruisseau de la Prillerie croise la D924 et la voie ferrée au lieu dit Les Perrières. - Le paysage du bocage constitué de haies arborées est ponctué de quelques pommeraies plantées aux abords de la D924. La trame viaire - La trame routière principale est recoupée par deux routes secondaires traversant la D924 aux lieux dits Les Perrières (D143) et La Channière (D314). Les formes urbaines - Les hameaux des Perrières et de la Channière comme les autres hameaux dispersés de part et d'autre de la D924 présentent des parcelles directement desservies depuis la D924. L'architecture - L'architecture traditionnelle des maisons rurales en pierre situées aux abords de la D924 est souvent endommagée par les nombreuses enseignes publicitaires générées par leur transformation en bâtiments d'activités commerciales.	► Valoriser les points de vue offerts depuis la D924 sur le vallon du ruisseau de la Prillerie. ► Mettre en valeur le croisement du ruisseau de la Prillerie avec la D924 et la voie ferrée. ► Préserver le paysage du bocage et les pommeraies existantes. ► Sécuriser les débouchés de la D143 et de la D314 sur la D924. ► Contrôler la croissance urbaine des hameaux des Perrières et de La Channière. ► Contrôler la transformation des maisons rurales situées de part et d'autre de la D924 en bâtiments commerciaux.	Le paysage ► Préserver une coupure d'urbanisation entre les deux parcs d'activité prévus sur la D924 à partir du franchissement de la D924 par le pont de la voie ferrée, constituant un véritable repère sur le parcours de la D924. ► Mettre en valeur cette séquence d'entrée de ville à la fois routière et ferroviaire afin de constituer un véritable repère visuel. ► Préserver le paysage du bocage et du vallon humide de la Prillerie constituant cette coupure d'urbanisation. La trame viaire ► Stopper l'urbanisation linéaire le long des voies secondaires afin de ne pas augmenter le trafic aux débouchés sur la D924. Les formes urbaines ► Poursuivre le principe de desserte arrière des hameaux comprenant des parcelles distribuées directement depuis la route D924. L'architecture ► Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville.(voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)	
SYNTHESE SEQUENCES			20

DIAGNOSTIC DU SITE	ENJEUX	PROJET URBAIN
SEQUENCE - LE PONT DES VAUX		
Localisation - La séquence du Pont des Vaux sur la D924 est comprise entre le hameau du Pont des Vaux et le pont de la voie ferrée franchissant la D924 au hameau des Perrières. Cette séquence urbaine est caractérisée par l'aménagement d'un nouveau parc d'activité autour de l'ancienne gare SNCF située au lieu dit Coteriot. Le paysage - Le relief est marqué par les talus et tranchées des voies ferrées de la ligne Paris-Granville bordant la partie sud du site. - Un alignement de peupliers borde la D924 aux abords de l'allée arborée menant à l'ancienne gare aujourd'hui désaffectée. La trame viaire - La trame routière principale est caractérisée par son croisement avec la voie ferrée Paris-Granville définissant la géométrie triangulaire du site. - La trame routière secondaire est composée par l'allée d'accès à l'ancienne gare se poursuivant par la D470 longeant les voies ferrées et par la D151 débouchant sur la D924 au Pont des Vaux. Les formes urbaines - Stopper les implantations linéaires de bâtiments d'activité le long de la D924 (Bâtiments du Pont des Vaux) - Les hameaux du Pont des Vaux et de Coteriot situés de part et d'autre de la D924 présentent des parcelles directement desservies depuis la D924. L'architecture - L'architecture traditionnelle des maisons rurales en pierre situées aux abords de la D924 est souvent endommagée par les nombreuses enseignes publicitaires générées par leur transformation en bâtiments d'activités commerciales. - L'architecture contemporaine des bâtiments d'activités existants aux abords de la D924 au Pont des Vaux doit être maîtrisée afin de mettre en valeur l'entrée de ville.	- Favoriser l'intégration du relief artificiel des talus et des tranchées ferroviaires dans l'aménagement du site. - Protéger et poursuivre les anciennes plantations d'alignement existant sur le site. - Prendre en compte le croisement des deux types d'entrée de ville : routière et ferroviaire. - Prendre en compte l'allée d'accès à l'ancienne gare tracée entre la D924 et la gare. - Mettre en place une structure urbaine forte structurant le parc d'activité prévu et offrant la souplesse nécessaire pour répondre à la diversité de la demande. - Contrôler la croissance urbaine des Hameaux desservis depuis la D924. - Contrôler la transformation des maisons rurales situées de part et d'autre de la D924 en bâtiments commerciaux. - Favoriser l'émergence d'une architecture contemporaine de qualité afin de lutter contre la banalité de l'architecture commerciale.	Le paysage - Mettre en valeur le paysage du site fortement marqué par le paysage ferroviaire constitué par les voies, le pont, la gare et son ancienne allée d'accès depuis la D924. - Réaliser systématiquement des plantations d'alignement le long de la contre allée et des voies perpendiculaires de desserte du parc d'activité du Pont des Vaux. La trame viaire - Placer la contre allée de desserte du parc d'activité du Pont des Vaux en bordure de la voie ferrée. - Organiser le tracé des voies de desserte interne du parc d'activité du Pont des Vaux parallèlement à l'allée d'accès à l'ancienne gare. - Aménager un espace public de qualité à l'entrée du parc d'activité du Pont des Vaux afin de marquer les accès depuis la D924. Les formes urbaines - Organiser la structure urbaine du parc d'activité du Pont des Vaux en constituant des îlots parcellaires afin d'établir une continuité de conception urbaine entre le village et le parc d'activité. - Poursuivre le principe de desserte arrière des hameaux comprenant des parcelles distribuées directement depuis la route D924. L'architecture - Appliquer les mêmes règles aux secteurs déjà urbanisés que celles définies pour les secteurs à urbaniser afin de maintenir la continuité du projet d'entrée de ville.(voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville) - Contrôler la qualité architecturale des bâtiments d'activité par la réalisation de prescriptions portant d'une part sur l'aspect des constructions en traitant des façades, des toitures, des enseignes et de la publicité ainsi que des clôtures et d'autre part sur le traitement des espaces extérieurs en traitant de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement des espaces extérieurs privatifs.(voir règlement annexe RPN : 1.5 Entrée de ville)
SYNTHESE SEQUENCES		21

DIAGNOSTIC DU SITE	ENJEUX	PROJET URBAIN
SYNTHESE SECURITE - NUISANCES		
Sécurité routière - La sécurité routière actuelle du croisement de la D 924 avec la route d'accès au village de St Planchers D 154 est assurée par un «tourne à gauche». - La sécurité routière actuelle au village du Bas Theil est assurée par une interdiction de tourner à gauche. Nuisances - La D 924 n'est pas classée au bruit par arrêté préfectoral.	► Adapter la sécurité routière des entrées de ville à l'augmentation du trafic généré par les extensions urbaines envisagées. ► Prendre en compte le bruit généré par le trafic routier dans l'aménagement des secteurs à urbaniser.	Sécurité routière ► Améliorer la D154 par des aires de croisement et des dégagements de visibilité entre la D924 et le bourg de St Planchers. ► Assurer la desserte de la future zone d'activité à partir d'un rond-point giratoire sur la D924. Nuisances ► Informer des dispositions d'isolement acoustique prévues par le décret 95-21 du 9 janvier 1995 et par l'arrêté du 30 mai 1996, en cas de classement au bruit de la D 924.
SYNTHESE SECURITE - NUISANCES		22

