



PIÈCE 3
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION

PLAN LOCAL D'URBANISME Commune de Barfleur

Vu pour être annexé à la DCM d'approbation du :

Réalisation : E.A.U

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
LES SECTEURS CONCERNÉES PAR LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	4
REMARQUES PRÉALABLES.....	5
LE SECTEUR DE LA PLANQUE	6
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU SECTEUR	6
L'ACCESSIBILITÉ ET LA TRAME VIAIRE	8
LE TISSU URBAIN ET LE BÂTI.....	9
LA PROGRAMMATION	10
LE RÉAMENAGEMENT DU PORT DE BARFLEUR	11
UN PORT D'INTÉRÊT PATRIMONIAL SÛR, ACTIF ET ACCESSIBLE À TOUS (PÊCHEURS, PAISANCIERS, HABITANTS...)	11
LES DISPOSITIFS DE PROTECTION CONTRE LA HOULE	15
LE BASSIN A FLOT.....	15
ESPACE DE MOUILLAGE	16
LE SECTEUR DU CRACKO	16



INTRODUCTION

Conformément à l'article L. 123-1-4 du Code de l'urbanisme, dans sa rédaction issue de la loi Grenelle II :

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.[...] »

Il s'agit d'une pièce distincte du PADD, Elles sont opposables aux projets de constructions prévus sur les secteurs, dans un rapport de « compatibilité », et non, comme le règlement, dans un rapport de conformité : ceci signifie que les projets ne pourront être contraires à ce qui est prévu, mais pourront prévoir quelques ajustements par rapport aux orientations suivantes, qu'elles soient exprimées de manière graphique ou rédigée, en particulier pour répondre à des contraintes techniques liées à la mise en œuvre concrète du projet.

Gestion du document

RÉFÉRENCES DU DOCUMENT

Référence interne	PLU-Barfleur
Date	15 octobre 2015

RÉDACTION DU DOCUMENT

Rôle	Nom
Auteurs principaux	Fabrizio PRATI, Laure FLANDRE
Autre(s) auteur(s)	Véronique BISSON
Contrôle qualité	Véronique BISSON

SUIVI DES MODIFICATIONS DU DOCUMENT

Indice	Date	Origine de la modification	Contenu de la modification
V1.00	03/05/2011	Version d'origine	
V2	10/05/2012	réunion du 01/02/2012	Périmètres et contenu
V3	09/08/2012	réunion du 13/07/2012	suppression OAP sud et réduction périmètre OAP sud-est à Montfarville
V4	12/09/2012	Réunions port	ajout OAP port
V5	15/10/2015	Approbation	Modifications suite à l'enquête publique et aux avis des personnes publiques associées

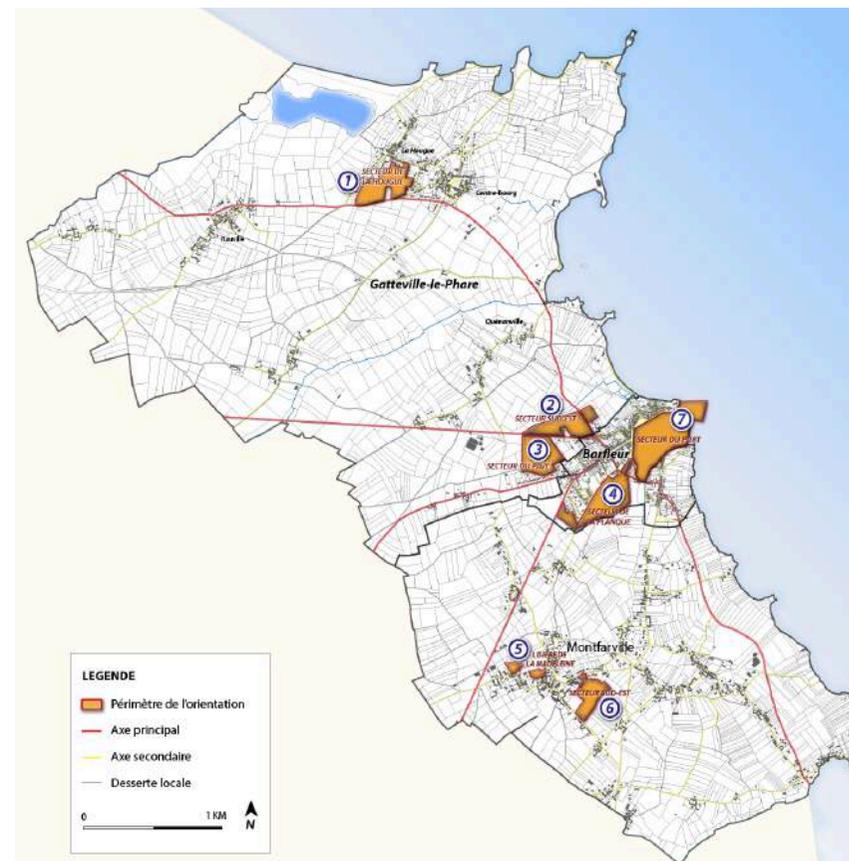


LES SECTEURS CONCERNÉS PAR LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les secteurs concernés par les orientations d'aménagement sont au nombre de sept sur l'ensemble des trois communes : trois sur la commune de Gatteville-Le-Phare, deux sur la commune de Barfleur et deux sur la commune de Montfarville.

Liste des secteurs par commune

Gatteville-le-Phare		
1	Secteur de la Hougue	6,2 Ha
2	Secteur Sud-Est	6,4 Ha
3	Secteur du Pavé	6,5 Ha
Barfleur		
4	Secteur de la Planque	8 Ha
7	Secteur du Port	-
Montfarville		
5	Lisière de la Madeleine	1,2 Ha
6	Secteur Sud-Est	4,2 Ha



REMARQUES PRÉALABLES

Les principes de trace viaire

Les principes de tracé viaire représentés dans les schémas qui suivront sont indicatifs, ils illustrent les principes de connexion et de desserte. La conception des routes, et notamment les tracés, pourront différer à condition que les principes de connexion et de desserte soient respectés.

Localisation des espaces publics

Quand un espace public est indiqué sur un schéma d'aménagement, il devra être réalisé à l'emplacement représenté ou dans son environnement proche.

Application de la loi littoral

L'application de la loi littoral impose que l'extension de l'urbanisation soit réalisée en continuité de l'urbanisation existante. Cette exigence est applicable pour chacune des constructions, et non pour l'opération dans son ensemble.

Ainsi, dans une même phase, les premières constructions seront nécessairement réalisées à proximité immédiate du bâti existant.

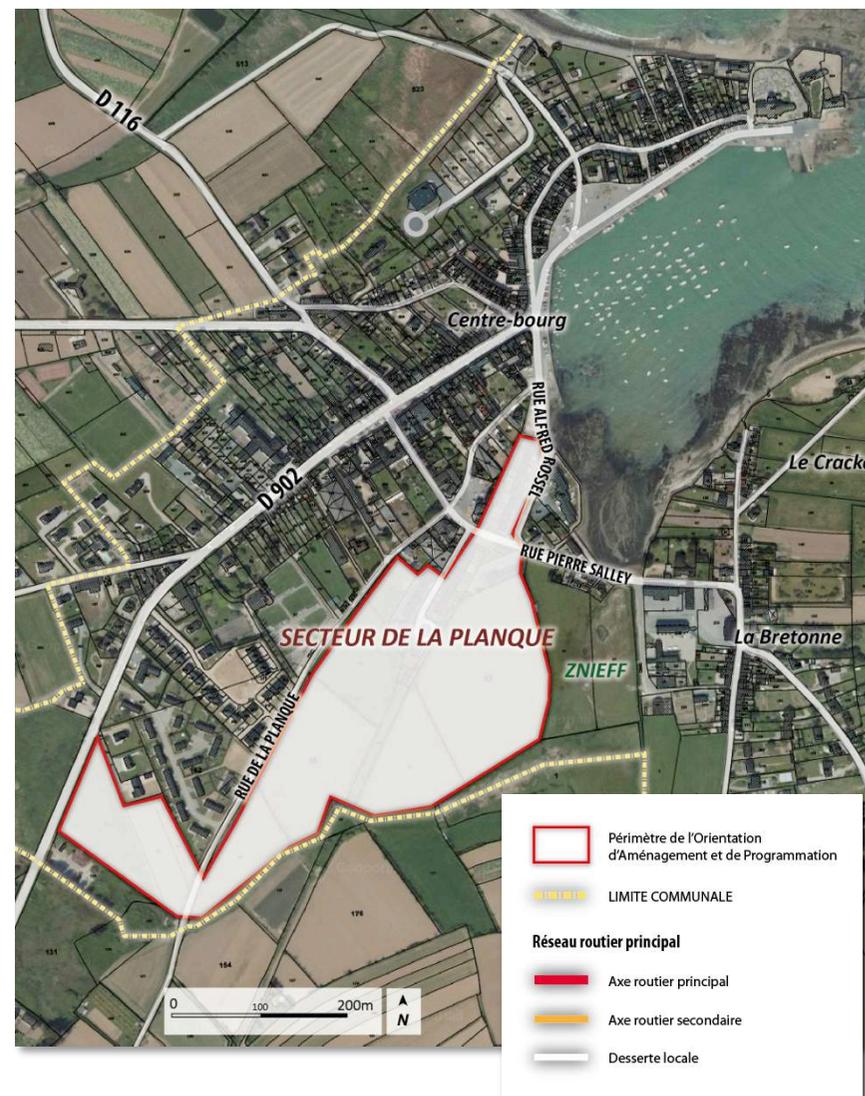


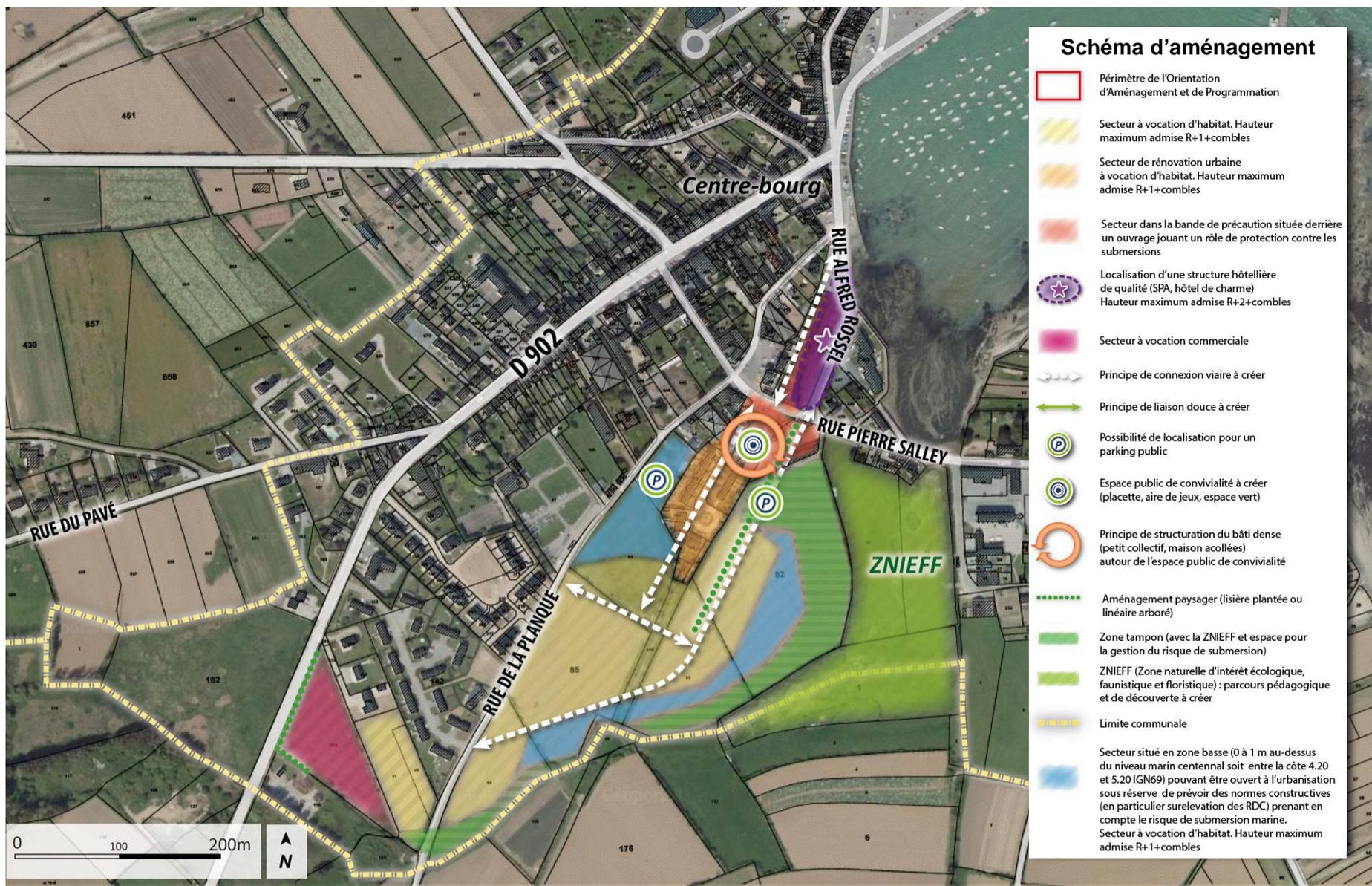
LE SECTEUR DE LA PLANQUE

Caractéristiques générales du secteur

Le secteur se situe au Sud-Est du Bourg de Barfleur à proximité immédiate du centre-bourg et du port. Il est délimité à l'Ouest par la rue de la Planque et la route de Quettehou, au Nord par les rues Pierre Salley et Alfred Rossel et à l'est par une Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique « Pré Saumatre de Barfleur ».

L'orientation présente un objectif triple : conforter le noyau urbain constitué par le bourg de Barfleur, permettre le renouvellement urbain des sous-secteurs localisés rue de la cité et Alfred Roussel et mettre en valeur la ZNIEFF à travers la création d'un itinéraire pédagogique et de découverte.





L'accessibilité et la trame viaire

La trame viaire

Le dessin de la trame viaire constitue un enjeu important car il définit en grande partie le tissu urbain et l'organisation morphologique de l'urbanisation. Celle-ci devra :

- se rapprocher des tracés viaires existants dans la commune et autour du bourg, en limitant les tracés trop directs, en préférant des tracés sinueux ;
- favoriser le lien avec le centre-bourg ;
- être traversante, en favorisant les connexions et en évitant les voies en impasse et les raquettes de retournement, sauf impossibilité technique ;

Des connexions sont à prévoir entre la rue Pierre Salley et la rue de la Planque.

Le gabarit routier

Les voiries à réaliser n'ont pas vocation à accueillir un flux de véhicules très important. Afin de limiter la vitesse des véhicules, des aménagements spécifiques et un gabarit routier adapté devront être prévus.

Ainsi, le gabarit routier pour les rues à double sens sera compris entre 4 et 5 mètres maximum, hors trottoirs, pistes ou bandes cyclables.

Pour les rues à sens unique, le gabarit sera d'une largeur suffisante pour permettre la circulation à contresens des vélos (double-sens cyclable).

Les circulations douces

Le lien entre le nouveau secteur d'habitat et le centre-bourg sera renforcé à travers la réalisation de liaisons douces.

La valorisation environnementale et paysagère

Valorisation de la ZNIEFF

Pour assurer la transition entre l'espace urbanisé et la ZNIEFF voisine, une zone tampon de 10 à 15 mètres sera réalisée dans la partie Est du secteur.

En cohérence avec les objectifs du PADD, l'orientation prévoit la valorisation de la ZNIEFF « pré saumâtre de Barfleur » à travers la création d'un itinéraire pédagogique et de découverte.

La prise en compte des risques liés aux submersions marines

La zone (dans sa partie Nord) étant soumise aux risques liés aux submersions marines, la conception de l'aménagement et les opérations de constructions doivent respecter les principes de prévention d'exposition des personnes aux risques.

Cette situation soumet l'aménagement de la zone aux dispositions de l'article R111.2 du Code de l'Urbanisme et aux conditions définies par le règlement du PLU en fonction des niveaux de risques connus.

La zone tampon assure également la gestion des risques liés aux submersions marines.



Les espaces verts internes

Un espace vert public en lien avec la création d'un espace public de convivialité (petite placette) sera réalisé sur le secteur.

Des jardins partagés pourront être réalisés. Ils pourront être ouverts à tous les habitants ou réservés aux habitants d'une résidence.

Les essences

Dans tous les aménagements verts à réaliser, une attention particulière sera apportée aux types de plantations en favorisant la flore autochtone.

Le tissu urbain et le bâti

L'objectif principal de cette orientation est de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant et ceci doit se traduire, dans un tissu urbain aux densités, aux volumes et aux formes cohérentes et compatibles avec l'actuel.

Il s'agit, en outre, afin de créer d'un tissu mixte, qui proposera également une mixité dans les formes d'habitat en mélangeant maisons individuelles, petit collectif et maisons mitoyennes.

Implantation du bâti et parcellaire

Afin de reprendre les logiques d'implantation traditionnelles une attention particulière sera donnée à la morphologie du parcellaire et au retrait du bâti à réaliser.

Ainsi le redécoupage parcellaire reprendra le plus possible la forme traditionnelle des parcelles (parcelles peu larges et profondes) en évitant les formes carrées avec le bâti en cœur de parcelle.

Le retrait maximum est établi à 3 mètres, de manière à favoriser la création d'un front bâti homogène et structuré et marquer une ambiance « urbaine ».

Le long d'un même tronçon de voirie, toutes les constructions devront être implantées avec un recul similaire afin de constituer des fronts bâtis cohérents.

Hauteur du bâti

Deux secteurs de hauteurs différentes ont été définis :

- R+2+combles : dans la partie nord du secteur, des deux côtés de la rue Salley et le long de la rue Alfred Rossel, compte tenu de la proximité avec le centre-bourg et en cohérence avec le tissu environnant
- R+1+combles maximum : dans la portion résiduelle du secteur.

Dans le secteur dédié au commerce, la hauteur sera limitée à 9 mètres, afin de ne pas dépasser les constructions environnantes.

La densité

L'objectif recherché est d'atteindre les 20 logements à l'hectare (hors partie dédiée au commerce), ce qui correspond à un objectif d'environ 160 logements au total.

Si un hôtel était réalisé, alors le nombre de logements serait légèrement inférieur.

Formes et prescriptions architecturales

Un traitement qualitatif renforcé est imposé, notamment le long de la rue Pierre Salley et au Nord de celle-ci, avec une attention particulière à porter, dans tous les cas, au choix des matériaux, à la qualité de la construction et à leur évolution dans le temps.



Les constructions devront respecter les principaux éléments typiques de l'architecture locale tels que décrits dans le règlement.

La programmation

Le secteur a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Des petits commerces de proximité, des bureaux et/ou du petit artisanat pourront également être implantés et seront localisés de préférence au RDC des petits collectifs et autour d'un espace public.

L'habitat

Afin de garantir une part de résidences principales, au moins de 60% du parc sera constitué de logements aidés (accession aidée et/ou locatif public)

Le commerce

Une superette et son parc de stationnement pourront être implantés sur le secteur, par exemple entre la rue de la Planque et la route de Quettehou.

Les espaces publics

Au moins un espace public de convivialité (placette minérale avec traitement du sol de qualité, espaces végétalisés, stationnement mutualisé/public) sera réalisé sur le secteur.

Le bâti dense (petit et micro collectif) sera implanté de préférence autour ou en articulation de cet espace et de préférence dans la partie située à proximité du centre bourg.

Stationnement

Un parking public de 140 places sera réalisé sur le secteur.

L'hôtellerie

Le secteur, à proximité immédiate du port constitue une localisation privilégiée pour l'implantation de structures hôtelières, mettant en œuvre la stratégie du PADD. Dans la partie de renouvellement urbain la plus proche au port un hôtel de charme intégrant le cas échéant SPA et/ou Thalassothérapie, pourra y être réalisé.

Cette programmation est une programmation souhaitée mais contraignante : si aucune structure hôtelière ne se montrait intéressée, alors des habitations seraient réalisées.

Mode de réalisation de l'opération

Compte tenu de sa complexité, et notamment du fait de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs, tels que les espaces publics et le stationnement mutualisé, l'opération devra être réalisée sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Cela signifie que l'opération – hors secteur commercial - sera conçue et réalisée par un opérateur, qui devra acquérir l'ensemble des parcelles pour les aménager.

L'opérateur pourra cependant décider d'aménager et commercialiser en plusieurs étapes.



LE RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE BARFLEUR

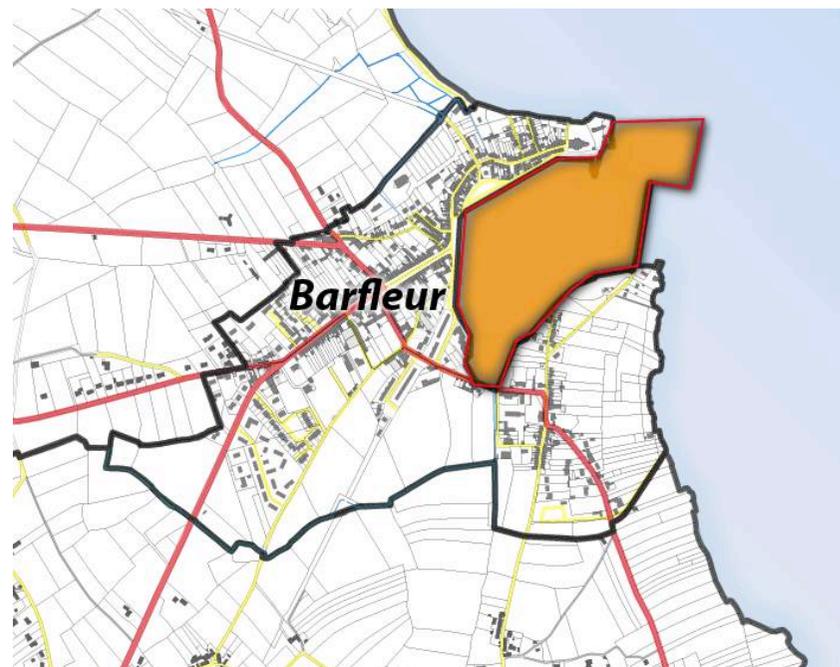
Un port d'intérêt patrimonial sûr, actif et accessible à tous (pêcheurs, plaisanciers, habitants...)

L'orientation d'aménagement et de programmation présente plusieurs objectifs :

- Accroître la sécurité des bateaux dans le port en calmant l'agitation provoquée par la houle ;
- Préserver la zone d'échouage existante au sein du port ;
- Améliorer les conditions d'intervention du canot de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) en étendant la plage horaire d'appareillage du canot « tous temps » ;
- Résoudre les conflits d'usage entre plaisanciers (permanents / de passage), pêcheurs, touristes et population locale concernant le quai Henri Chardon et la cale de l'Eonde ;
- Attribuer plus de place à quais aux grosses unités de pêche, notamment lors de la saison des moules qui voit plusieurs bateaux s'installer plusieurs mois à Barfleur ;

- Protéger et mettre en valeur les « bateaux d'intérêt patrimonial ».
- Contribuer à soutenir l'économie locale (pêche, tourisme) et maintenir le bourg vivant et actif toute l'année en accueillant dans des bonnes conditions les bateaux de passage ;

Les aménagements préserveront l'identité du port d'échouage, tout en apportant aux utilisateurs professionnels la qualité d'infrastructure indispensable, au commerce local l'apport économique de la plaisance de passage et à la SNSM les facilités d'appareillage indispensables à la mission qu'elle poursuit inlassablement depuis 150 ans.





Simulation du bassin à flot – Marée haute





Les dispositifs de protection contre la houle

Afin de compléter les ouvrages de protection du port par la houle une protection de type « digue » est à prévoir suivant ce qui a été préconisé par les études que la mairie de Barfleur a fait réaliser par un cabinet spécialisé.

Conformément à ces études, l'actuelle digue sera également rallongée d'environ 20 mètres.

Localisation

Le nouvel ouvrage de protection se situera sur la pointe Nord du port au niveau de l'actuelle station de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) de Barfleur.

Sa localisation devra permettre à la fois la vue de la mer depuis le port tout en offrant une protection efficace contre la houle.

Matériaux

Le nouvel ouvrage de protection devra s'intégrer parfaitement dans le port, de ce fait des matériaux « type granite » ou un éventuel enrochement seront à étudier.

Tout travaux sur l'actuelle digue devra être réalisé avec le mêmes types de matériaux.

LE BASSIN A FLOT

Localisation

Le bassin à flot, sera localisé en fond de port, coté Bretonne, dans la partie Sud de celui-ci.

Sa localisation devra minimiser sa perception visuelle et permettre la vue de la mer depuis le port tout en offrant une protection efficace contre la houle.

La limite nord du bassin devra permettre d'inclure la cale de Sainte-Catherine et profiter de la présence d'éperons rocheux, afin de minimiser l'impact de l'ouvrage, réduire les couts tout en permettant la retenue de l'eau.

Seuil

Le seuil permettra une retenue d'eau à marée basse tout en minimisant son impact visuel.

L'arase du seuil de retenue envisagé serait calée à la cote marine approximative de + 2,60m, afin de tirer parti de la nature du sol.

Cela permettra de rendre le seuil invisible même à marée basse.

Chaque extrémité du seuil sera scellée sur un éperon rocheux.

La longueur du seuil serait d'environ 90 m.

Une partie faible de celui-ci serait amovible.

Accès au bassin

Utilisation de la cale de mise à l'eau existante, dite Cale de Sainte-Catherine, située rue Alfred Rossel, pour permettre aux équipages des bateaux au mouillage de regagner le bord avec leur annexe.



Espace de mouillage

Le bassin à flot devra permettre l'accueil et la mise en valeur des anciens bateaux d'intérêt patrimonial (BIP) dans une optique de labellisation « Port d'intérêt patrimonial » ainsi que l'accueil de bateaux de plaisance, nécessaires au renforcement de l'attractivité du port et de la ville, estimée à environ 50 bateaux.

Les mouillages seront de type « à double embossage ».

Un « Quai d'honneur » en correspondance de l'actuelle cale de mise à l'eau pourrait être créé pour permettre au public d'admirer de près les bateaux d'intérêt patrimonial.

Le secteur du cracko

Localisation

Dans la partie Nord Ouest du Cracko, des aménagement légers et totalement intégrés devront permettre d'améliorer les conditions d'intervention du canot de sauvetage.

Espace SNSM

L'abri semi-rigide sera relogé à proximité de la nouvelle cale de mise à l'eau.

