

4

Plan Local d'Urbanisme

Conforme à la loi portant Engagement National
pour l'Environnement (Grenelle 2) et à la loi ALUR

APPROBATION

GRANVILLE

NORMANDIE



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)



atelier du

CANAL

Révision arrêtée le :
21 septembre 2016

Révision approuvée le :
29 mai 2017

**Modification
simplifiée N°1
approuvée le :**
03 mars 2020

- 1 : Délibération
- 2 : Rapport de présentation
- 3 : PADD
- 4 : Orientations d'aménagement et de programmation
- 5 : Documents graphiques
- 6 : Règlement
- 7 : annexes.

Table des matières

INTRODUCTION.....	4
LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	6
TABLEAU DE PROGRAMMATION (DENSITES URBAINES ET OFFRE EN LOGEMENTS SOCIAUX).....	7
Secteur 1 : zone d'activités de la Haute-Lande.....	11
1. Introduction :	11
2. Diagnostic et enjeux :	11
3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques.....	13
Secteur 2 : Organisation de l'urbanisation future à proximité du Couvent de Saint Nicolas	15
1. Introduction :	15
2. Diagnostic et enjeux :	15
2. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques.....	17
Secteur 3 : Organisation de l'urbanisation future à proximité du hameau « Céleste »	19
1. Introduction	20
2. Diagnostic et enjeux :	21
3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques.....	25
.....	25
Secteur 4 : Aménagement du quartier de la Clémentière (secteur couvert par une ZAC) ...	27
1. Préambule : genèse du projet de ZAC sur la Clémentière	27
2. Diagnostic et enjeux (synthèse*) :	28
3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques.....	30
Secteur 5 : Aménagement d'un parking paysagé à l'entrée sud de Granville.....	35
1. Préambule :	35
2. Diagnostic et enjeux	36
3. Orientations d'aménagement et de programmation :	37
3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques.....	37
Secteur 6 : Aménagement du secteur de la Horie	40
1. Diagnostic et enjeux :	40
2. Orientations d'aménagement et de programmation :	49
Secteur 7 : Composition d'un nouvel axe urbain structurant depuis le Val Es Fleurs vers le port	51

Secteur 7.1: le Val Es Fleurs	51
1. Préambule :.....	51
2. Diagnostic et enjeux :.....	52
3. Orientations d'aménagement et de programmation :.....	53
Secteur 7.2: Aménagement de la rue du Boscq et du Cours Jonville.....	58
1. Diagnostic et enjeux :.....	58
2. Orientations d'aménagement et de programmation :	61
Secteur 8 : Aménagement de l'espace portuaire et du lien ville-port.....	64
1. Préambule :.....	64
2. Orientations d'aménagement et de programmation :	65
2.1. Aménagement de l'interface entre la ville et le port :.....	66
2.2. Aménagement de la Rue des Isles :.....	69
2.3. Requalification de la Rue du Port :	70
2.4. Extension du chantier naval par la création d'un môle sur l'espace maritime.	70
2.5. Aménagement des nouveaux espaces d'accueil des bateaux de plaisance et de pêche (extension du port du Hérel, aménagement de l'avant-port).	71

INTRODUCTION

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Le contenu de ces orientations est déterminé par les articles 151-6 et L151-7 du code de l'urbanisme :

« 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, notamment les continuités écologiques, 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 favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

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.

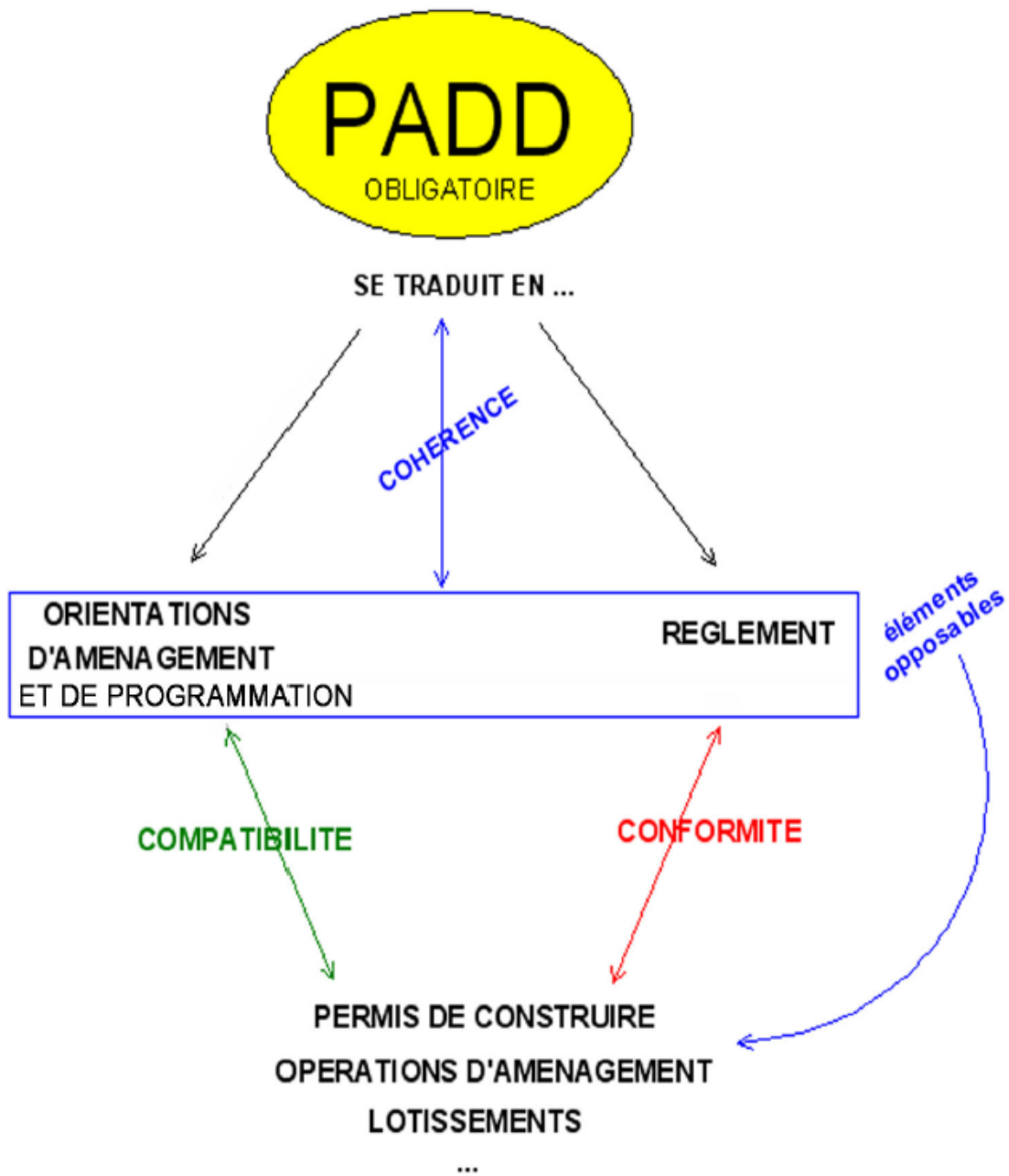
Elles peuvent adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

[...]

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être **compatibles** avec les orientations d'aménagement et de programmation, c'est-à-dire **qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre**. Par exemple, la commune peut prévoir un schéma des futures voies d'une zone à urbaniser, sans aller jusqu'à inscrire leur localisation précise par un emplacement réservé. Ceci permet d'organiser un quartier avec la souplesse nécessaire.

Chaque indication graphique portée aux schémas présentés ci-après (accès, densité du tissu urbanisé, espaces verts à créer, liaison douce à réaliser, etc.) représente donc un principe indicatif et non une règle normée.

Le PADD a déterminé différents secteurs de développement dans l'aire agglomérée, en extension, en densification d'espaces creux ou bien en renouvellement urbain sur des sites déjà occupés. Ces sites sont localisés sur le plan d'ensemble page suivante.



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Plan de localisation des sites

Les orientations d'aménagement et de programmation concernent l'ensemble des zones d'urbanisation future (zones 1AU et 2AU) destinées à des programmes de logements, de zones d'activités économiques ou d'équipements publics ou collectifs.

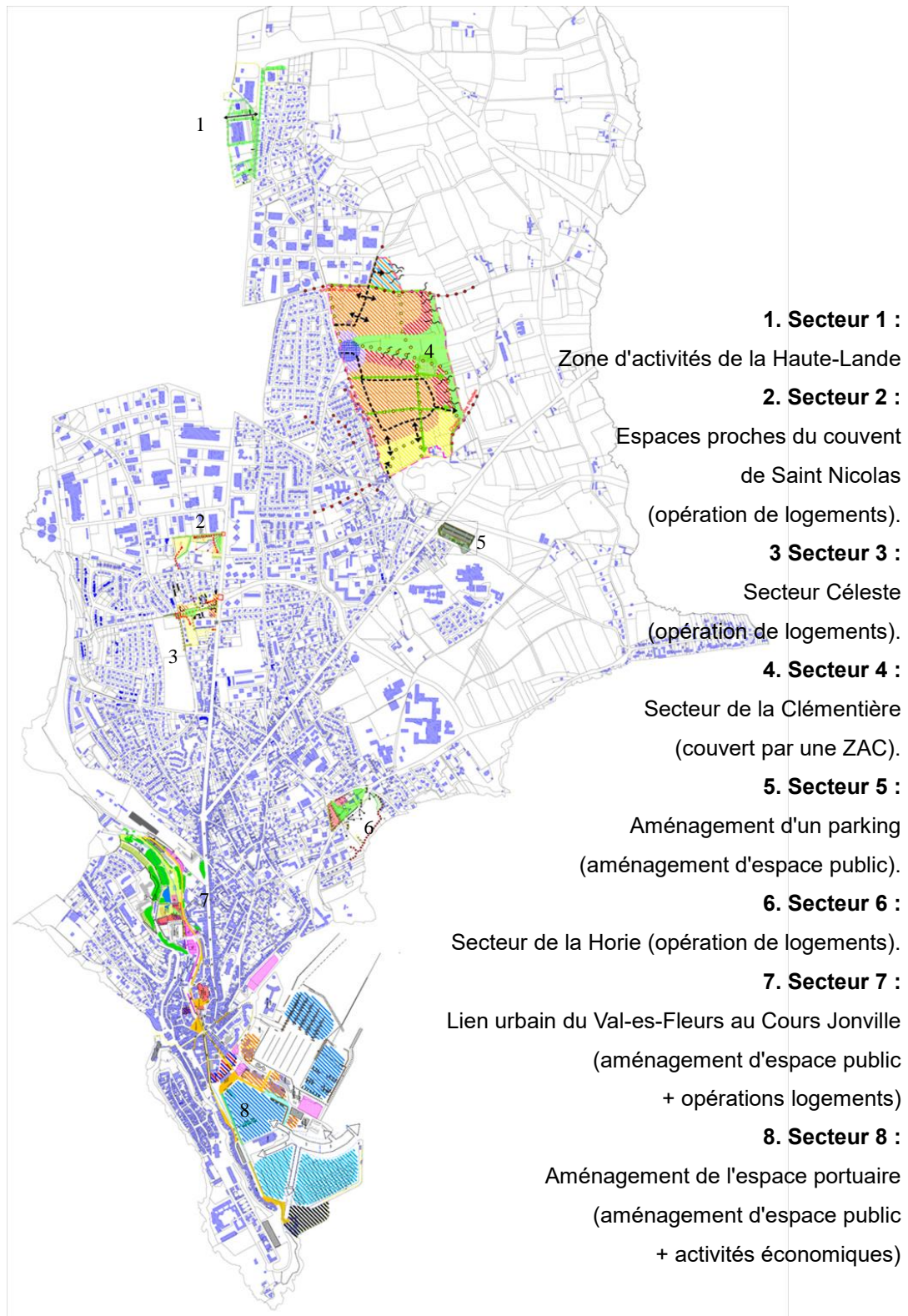


TABLEAU DE PROGRAMMATION (DENSITES URBAINES ET OFFRE EN LOGEMENTS SOCIAUX)

LE PLH DE L'ANCIENNE COMMUNAUTE DE COMMUNES DU Pays Granvillais fixait plusieurs objectifs en octobre 2011 pour la période 2012-2017. Ces objectifs figurent dans les extraits ci-dessous, ils prévoient ainsi la construction de 703 logements en 6 ans sur Granville (rythme de 120 logements/an), une densité foncière de 25 logements/ha pour les futures opérations (à traduire dans les OAP) et un pourcentage de 20% de logements sociaux par opération sur Granville.

Action 1

Mobiliser le foncier

OBJECTIFS QUANTITATIFS

91 hectares à mobiliser pour répondre aux objectifs de production neuve (1.485 constructions), soit environ 15 ha/an :

- > Granville : 703 logements, soit 28 ha (4,6 ha/an)
- > Communes littorales : 516 logements, soit 34 ha (5,6 ha/an)
- > Communes rétro-littorales : 266 logements, soit 14 ha (2,3 ha/an)

LIMITER LA CONSOMMATION FONCIERE ET PROPOSER DE NOUVELLES FORMES D'HABITAT :

- ✓ Etablir un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser.
- ✓ Recommander une densité plus forte dans les zones urbanisées ou à leur proximité immédiate, en travaillant sur les formes.
- ✓ Intégrer dans les PLU et mettre en œuvre dans les programmes, des coefficients de densité foncière à l'échelle de l'opération :
 - > Granville : 25 logements/ha,
 - > les autres communes : 15 logements/ha.

Ces densités devront être transposées dans les orientations d'aménagement des PLU et dans les prescriptions des ZAC.

AXE 2

Produire une offre de logements diversifiée

Action 5 Assurer une mixité urbaine et sociale

DEVELOPPER UNE OFFRE LOCATIVE A COUTS MAITRISES EN INSTAURANT DES OBJECTIFS OPERATIONNELS :

- ✓ Rééquilibrer spatialement l'offre de logements sociaux publics (PLUS, PLAI, PLAI structure) :
 - > pour les communes rétro-littorales : 54 logements afin d'atteindre un taux d'au moins 5% de logements sociaux ;
 - > pour les communes littorales : 77 logements pour prendre en compte la faiblesse du parc existant et la forte pression de la demande sur ce secteur ;
 - > pour Granville et Donville : 101 logements pour le maintien d'un taux autour de 20%.
- ✓ Proposer une offre de logements intermédiaires (PLS) sur les communes situées en zone tendue :
 - > Granville : 80 logements,
 - > Donville-les-Bains : 25 logements,
 - > Saint-Pair-sur-Mer : 10 logements.

FAVORISER UNE PLUS GRANDE MIXITE SOCIALE, NOTAMMENT DANS LES SECTEURS AGGLOMERES :

- ✓ Définir des taux de production de logements sociaux par opération en fonction de la situation initiale et des caractéristiques des secteurs :
 - > les communes de Granville et Donville : 20 % de logements sociaux,
 - > les communes littorales excepté Donville : 15 % de logements sociaux,
 - > les communes rétro-littorales : 10 % de logements sociaux.

Ces objectifs sont à prendre en compte pour toute nouvelle opération de 10 logements et plus dans les zones à urbaniser et dans les ZAC, seuil qui peut être porté à 15% dans les opérations de logements collectifs hors Granville.

On entend par logement social, les logements sociaux au titre de la loi SRU (logements sociaux publics : PLAI, PLUS, PLS ; logements conventionnés privés et PSLA sur la durée locative)

- ✓ Mixer les typologies de loyers, par le biais des financements afin de répondre aux différents besoins en matière de logements locatifs :
 - > logements PLUS : 73 % de l'offre locative publique à produire, soit 168 logements,
 - > logements PLAI : 27 % de l'offre locative publique à produire, soit 63 logements.

Le SCOT du Pays de la Baie fixe lui aussi des objectifs de densité minimale pour les projets urbains. Pour la commune de Granville qui appartient au secteur 1, la densité minimale est fixée à 15 logements/ha, ce qui est inférieure à celle fixée par le PLH.

Tableau des prescriptions en matière de densité urbaine et de mixité sociale (zones d'habitat)

Secteur	Surface zone AU	Surface réellement aménagée et destinée à l'habitat*	Densité urbaine (logements)	Nombre de logements attendus	Nombre de logements locatifs aidés à réaliser
Zones 1AUhz et 2AUhz : Secteur de la Clémentière. (secteur couvert par une ZAC).	33,09 ha (12,92 ha et 20,17 ha)	31,60 ha	Minimum 25 lgts/ha	790 lgts minimum	20 % de logement social aidé (dont 30% minimum de PLUS ou PLAI)
Zone 1AUh1 : Secteur de la Horie (opération de logements).	1,52 ha	Hypothèse 1 sans résidence service : 0,56 ha	Minimum 40 lgts/ha Seuil maximum fixé 10 000 m ² de SP supplémentaire**	140 lgts maximum**	20% de logement social aidé
		Hypothèse 2 avec résidence service : 0,22 ha		45 lgts maximum**	
Zone 1AUh2 : Secteur de la Place Albert Godal	0,47 ha	0,27 ha	Minimum 100 lgts/ha	27 lgts minimum	20% de logement social aidé (dont 50% minimum de PLUS ou PLAI)
Zone 1AUh3 : Secteur du Val-es-Fleurs	0,45 ha	0,40 ha	Minimum 100 lgts/ha	40 lgts minimum	20% de logement social aidé (dont 50% minimum de PLUS ou PLAI)
Zone 1AUh4 : Secteur Céleste (opération de logements).	1,90 ha	1,90 ha	Minimum 25 lgts/ha	47lgts minimum	20 % de logement social aidé (dont 30% minimum de PLUS ou PLAI)
Zone 1AUh5 : Secteur du Cours Jonville	0,49 ha	0,31 ha	Minimum 100 lgts/ha	31 lgts minimum	20% de logement social aidé (dont 50% minimum de PLUS ou PLAI)

***Surface réellement aménagée et destinée à l'habitat** : ce calcul tient compte des espaces qui ne seront pas directement concernés par le projet (urbanisation existante, zone humide ou boisement inclus dans le site, coulée verte en accompagnement d'une liaison piétonne

majeure, espace ou équipement public majeur bénéficiant à la population au-delà des limites de l'opération, etc...).

****Seuil maximum de constructibilité** : pour la zone 1AUh1 de la Horie, un seuil maximum de 10 000m² de surface de planchers supplémentaire par rapport à la situation actuelle est fixé pour ce projet, ce chiffre correspond à la différence entre les surfaces des nouvelles constructions et celles des constructions supprimées (ancien collège notamment). Cette surface maximale correspond à un potentiel d'environ 140 nouveaux logements. Dans le cas du scénario de réalisation d'une résidence service, ce projet représenterait environ 70% du potentiel de constructibilité, le potentiel de logement s'élèverait alors à 45 nouveaux logements.

Dans le respect des dispositions du SCoT en vigueur, et dans le prolongement des dispositions du PLH actuel, les opérations d'urbanisme destinées à créer des secteurs d'habitat doivent présenter une **densité urbaine suffisante** pour assurer une économie réelle des terres agricoles et naturelles, et une **diversité de logements** répondant aux besoins de toutes les populations :

- densité urbaine :

En application des principes affichés dans le PADD, la **densité urbaine** attendue à Granville doit atteindre un minimum **compris entre 25 lgts/ha pour les zones d'habitat diversifié, et 100 lgts/ha pour les zones d'habitat de type collectif en centre-ville**. Ces objectifs sont ainsi modulés selon les zones AU, en fonction de :

- leur localisation dans l'aire agglomérée mais aussi leur proximité avec le littoral (prise en compte des espaces proches du rivage),
- leur proximité avec les équipements publics et commerciaux.
- leur desserte par les transports en communs.
- leur connexion au réseau routier.
- la nature du tissu urbain environnant.

- mixité sociale :

Les objectifs fixés par le PLH sont retranscrits dans les orientations d'aménagement et de programmation pour chaque secteur de projet (cf tableau ci-contre), avec une précision apportée en matière de logements en PLUS ou PLAI. Ces objectifs sont fixés pour chaque zone AU selon sa localisation dans la ville.

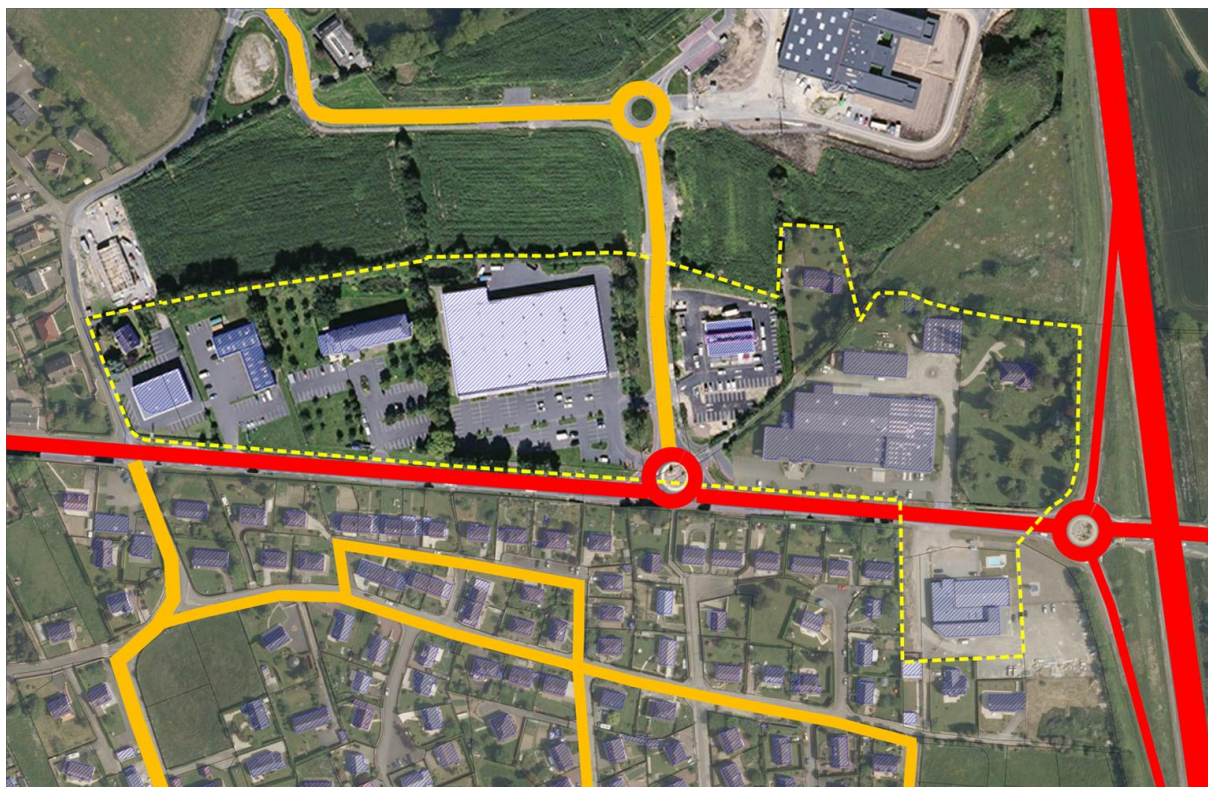
Pour rappel : Les différents types de logement social sont nommés d'après le prêt utilisé pour financer le logement.

- **PLAI (Prêt locatif aidé d'intégration)** : Logements destinés aux ménages les plus démunis. En dessous de 917 euros par mois pour une personne seule.

- **PLUS (Prêt locatif à usage social)** : Destiné aux classes moyennes. En dessous de 1 668 euros pour une personne seule.

- **PLS (Prêt locatif social)** : Pour les ménages les plus aisés parmi ceux pouvant prétendre au logement social. En dessous de 2 168 euros pour une personne seule.

Secteur 1 : zone d'activités de la Haute-Lande



1. Introduction :

La route de Villedieu constitue l'un des principaux axes d'entrée de ville sur Granville. A ce titre, elle a connu un processus d'urbanisation diversifié associant des opérations de logements mais surtout des implantations d'activités économiques, principalement commerciales.

La RD 924 était préalablement classée en voie à grande circulation, ce qui a justifié la réalisation d'une étude urbaine d'ensemble intégrée dans le PLU actuel approuvé en 2008. Cette étude s'est traduite par des orientations d'aménagement et de programmation qui visaient à organiser le développement urbain ultérieur en terme de traitements paysager et architectural, d'implantation des nouvelles constructions et d'organisation de la desserte de la zone.

La zone de la Haute-Lande a été presque entièrement urbanisée. Les orientations d'aménagement et de programmations sont toutefois conservées et reconduites dans le nouveau PLU, afin de maintenir les principes d'aménagement paysager qui ont accompagné l'urbanisation d'une grande partie de cette zone.

2. Diagnostic et enjeux :

Contexte urbain	Zone constructible en entrée de ville, déjà en grande partie urbanisée.	Zonage au PLU	UZe
		Surface	6,34 ha

Après avoir franchi l'échangeur de la RD 971 en venant de l'est, la séquence paysagère s'inscrit dans un paysage de plateau fortement structuré par les haies qu'elles soient d'accompagnement des arrières de pavillons qui bordent la voie ou bien bocagères.

Immédiatement après le pont la densité du bâti augmente. De part et d'autre de la D 924 les implantations, la nature, la fonction du bâti diffèrent sauf à l'immédiate proximité du pont où deux implantations commerciales qualifient l'entrée de ville.

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.

Le paysage urbain est composé

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



Photo 1 : Du côté nord, plusieurs opérateurs commerciaux se sont regroupés au sein de grandes entités architecturales. Parallélépipédique, en bardage clair, elles se présentent avant tout comme des porte-enseignes.

Leur qualité réside dans la sobriété de leurs formes et dans l'attention portée aux parkings qui se développent sur l'avant, entre voie et façade.

Photo 2 : Sur la séquence suivante, de nouvelles enseignes se sont installées en appliquant les principes imposés par l'étude d'urbanisme, 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.

3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

PAYSAGE ET CONSTRUCTIBILITE

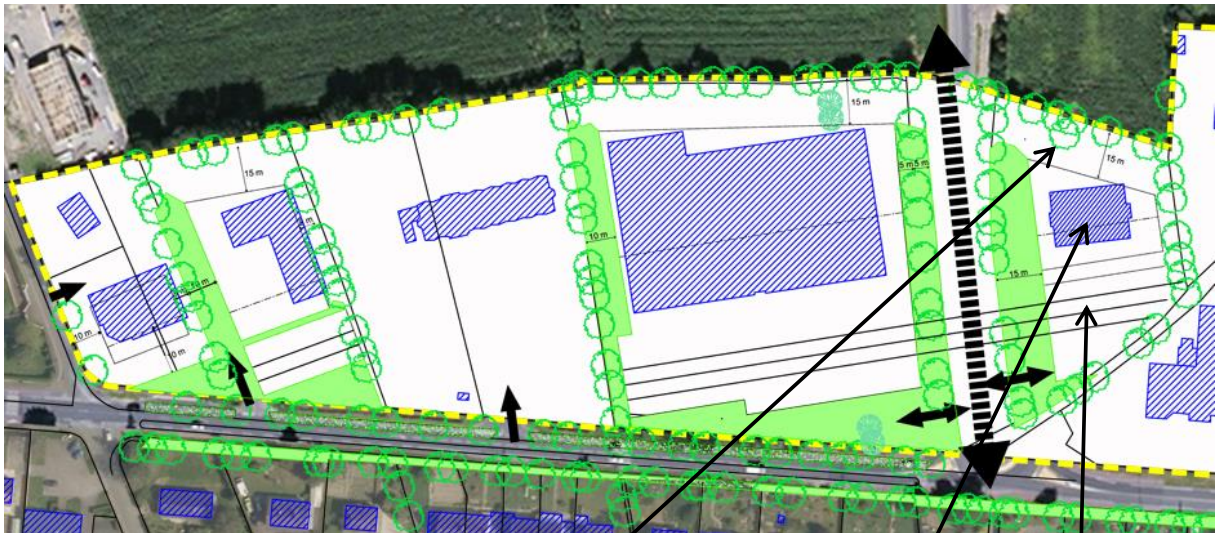
L'orientation principale vise à maintenir le traitement paysager actuel en conservant de larges coulées vertes de part et d'autre des haies bocagères existantes, ainsi que des espaces verts plantés en rive de la départemental.

Des zones de constructibilité sont ainsi définies pour préserver ces coulées vertes au sein de la zone ou bien sur sa périphérie.

Des lignes de faitages prédéterminées visent à bien intégrer les constructions dans cette trame paysagère.

Des orientations sont enfin définies sur les espaces de stationnement pour garantir un traitement qualitatif de la façade sud de la zone, visible depuis l'axe d'entrée de ville.





Zone de constructibilité :

Retrait de 15m par rapport aux limites arrières.
 Pour les marges de recul par rapport aux limites latérales ou aux limites sur voies, se référer au plan.

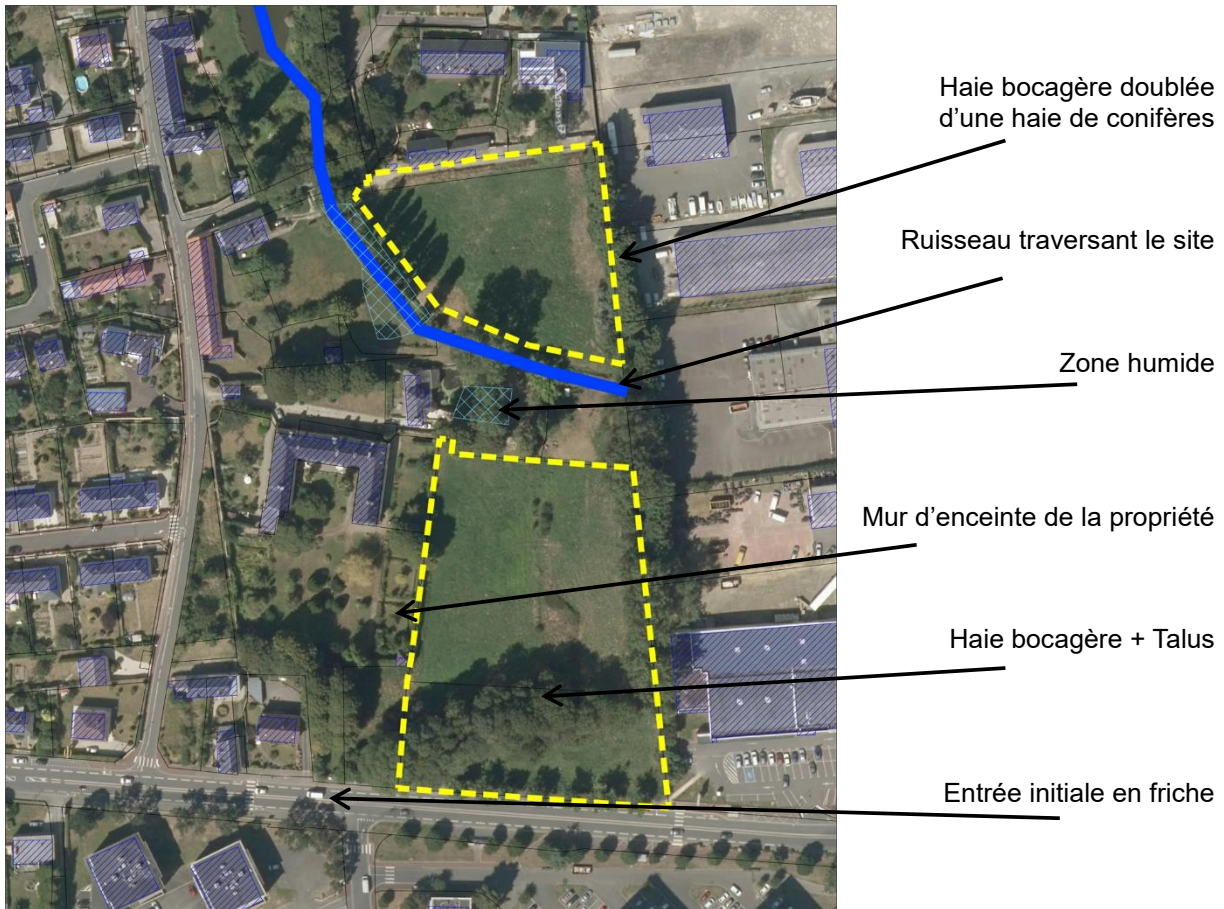
Ligne de faitage :

Axe de faitage principaux des constructions.

Parking arboré :

Création de parkings arborés avec une trame d'arbres minimum entre la contre-allée piétonne et les premières places de stationnement, une trame minimum au centre du parking et une trame minimum entre la dernière rangée de véhicules et le bâti. Ces trames seront implantées selon un axe perpendiculaire à la haie longée par la voie d'accès à la parcelle.

Secteur 2 : Organisation de l'urbanisation future à proximité du Couvent de Saint Nicolas



1. Introduction :

Dans le cadre de sa politique de préservation du patrimoine bâti et de conservation des espaces verts à l'intérieur de la ville, le PLU propose de protéger les constructions patrimoniales les plus marquantes de la commune ainsi que les espaces verts les accompagnants. Ceci vise notamment à conserver la perception actuelle de ces bâtiments depuis l'espace public.

Le site du Couvent de St Nicolas a été retenu dans cette sélection de constructions patrimoniales, au même titre que les différents châteaux de la commune. A ce titre, il est nécessaire de proposer des règles d'urbanisme particulières visant à préserver le bâtiment et maîtriser l'évolution de ses abords.

2. Diagnostic et enjeux :

Contexte urbain	En comblement d'une dent creuse, à proximité de constructions patrimoniales.	Zonage au PLU	UD
		Surface	1,47 ha



Photo 1 : Vue depuis la RD 924 : le couvent en décaissé est masqué par l'écran végétal



Photo 2 : Vue depuis le nord du site : la double haie à l'est et le mur d'enceinte du couvent viennent encadrer la parcelle en prairie

Le site est composé de deux espaces nord et sud, séparé par un ruisseau bordé par quelques zones humides identifiés dans l'inventaire communal.

Partie Sud :

Les bâtiments du Couvent et les jardins qui les bordent sont peu visibles depuis l'espace public, notamment la route de Villedieu, de part la combinaison de plusieurs éléments paysagers :

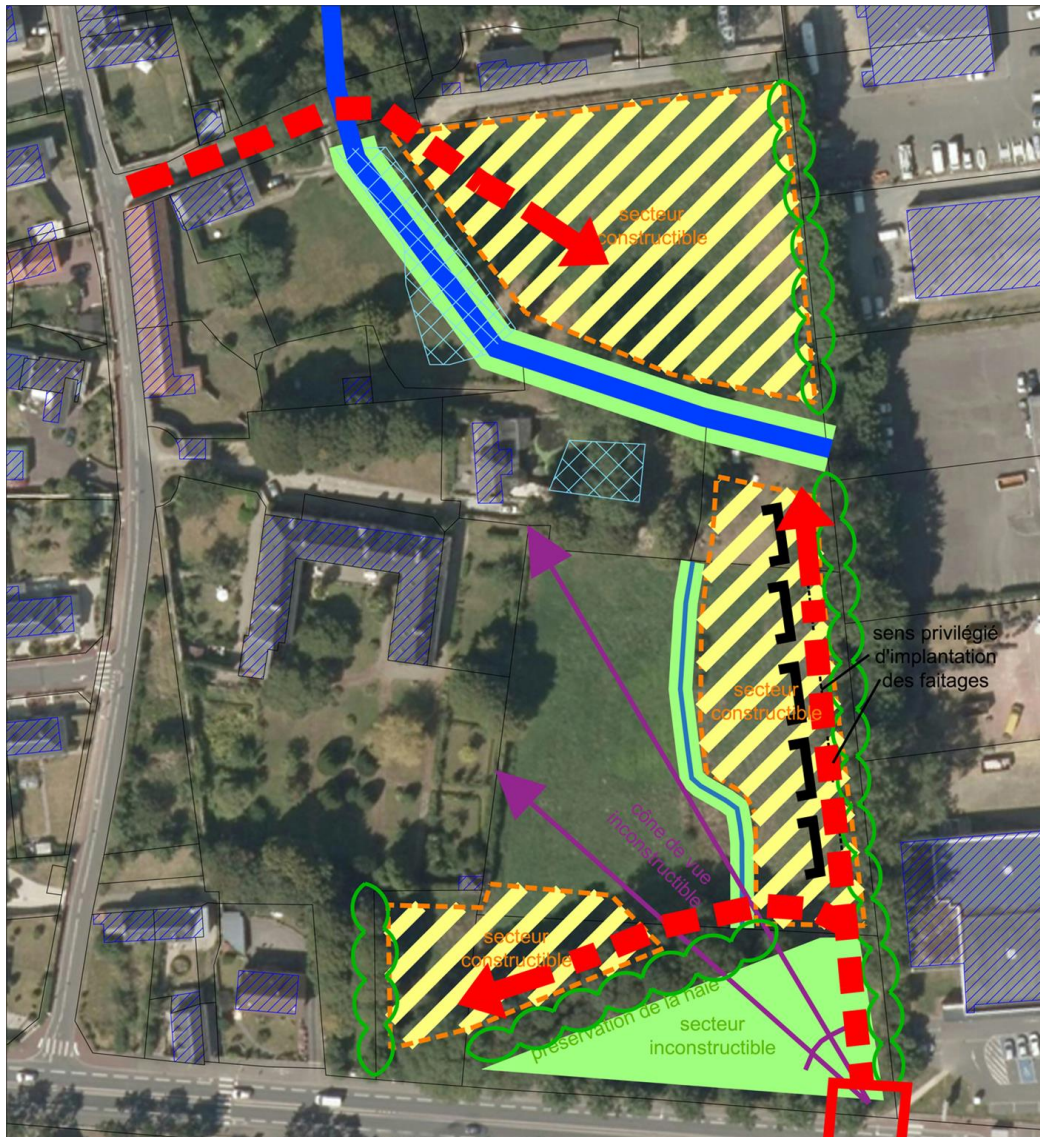
- la propriété du Couvent est en retrait de 40 mètres par rapport à la RD 924. Cet espace correspond à l'entrée initiale du couvent au sud depuis la RD qui n'est plus utilisée, son absence d'entretien la rend confidentielle et presque imperceptible depuis la voie. Le bâtiment principal du couvent n'est pas visible depuis cette entrée. (photo 1)
- la limite Est de la propriété est délimitée par un mur d'enceinte bordé par un terrain naturel non bâti traversé par un ruisseau. Deux haies denses viennent refermer cette parcelle sur ses faces est et sud (photo 2). L'ensemble du site se trouve en décaissé par rapport la RD 924, la différence de niveau forme un talus très marqué.

Partie nord :


Cet espace confidentiel est seulement accessible depuis une voie étroite provenant de la rue du Couvent à l'ouest. Le terrain est constitué d'une prairie bordée par une trame végétale sans intérêt particulier (haie de peupliers le long du ruisseau et haie de conifère en limite Est avec la zone d'activités).




2. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques







PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

-  Secteur de constructibilité pour un tissu urbain à dominante d'habitat individuel



LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT

-  Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

-  Espace vert à créer ou à préserver, pouvant être le support de circulations douces
-  Haie/ boisement à conserver ou à créer
-  Zone humide et cours d'eau à préserver
-  Cône de vue à préserver

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif)
-  Voie principale à conforter ou à créer
-  Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès (nombre et localisation exacte à définir ultérieurement)

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

OBJECTIFS DE MIXITE SOCIALE ET DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

- nombre minimum de logements attendus et mixité sociale : Pas d'objectif chiffré au regard du faible nombre de logements projetés, et de la sensibilité paysagère du site.

ENJEUX

L'objectif principal est d'organiser l'urbanisation de la parcelle libre à l'est de la propriété du couvent pour préserver des vues sur le site et conserver une dimension paysagère forte, en s'appuyant notamment sur le ruisseau.

PAYSAGE ET CONSTRUCTIBILITE

L'objectif principal est de préserver une vue directe sur le mur d'enceinte et une partie du couvent depuis la RD 924 (cf photo ci-dessous).

Les orientations d'aménagement et de programmation sur la partie sud sont donc :

- desserte depuis un nouvel accès sur l'avenue des Matignon. Cet accès doit se réaliser en limite est pour s'adapter à la topographie et pour préserver la haie existante. Cette nouvelle voie dessert les deux secteurs de constructibilité, en passant au pied du talus pour le secteur ouest.
- création d'un cône de vue inconstructible sur le mur d'enceinte du couvent et sur la façade est. Ce cône peut accueillir des aménagements légers ou bien des espaces privés (jardins) compatibles avec le maintien d'une vue ouverte.
- conservation du triangle au sud de la haie en zone naturelle non urbanisée.
- préservation du ruisseau qui traverse le site
- préservation des haies au sud et à l'est du site

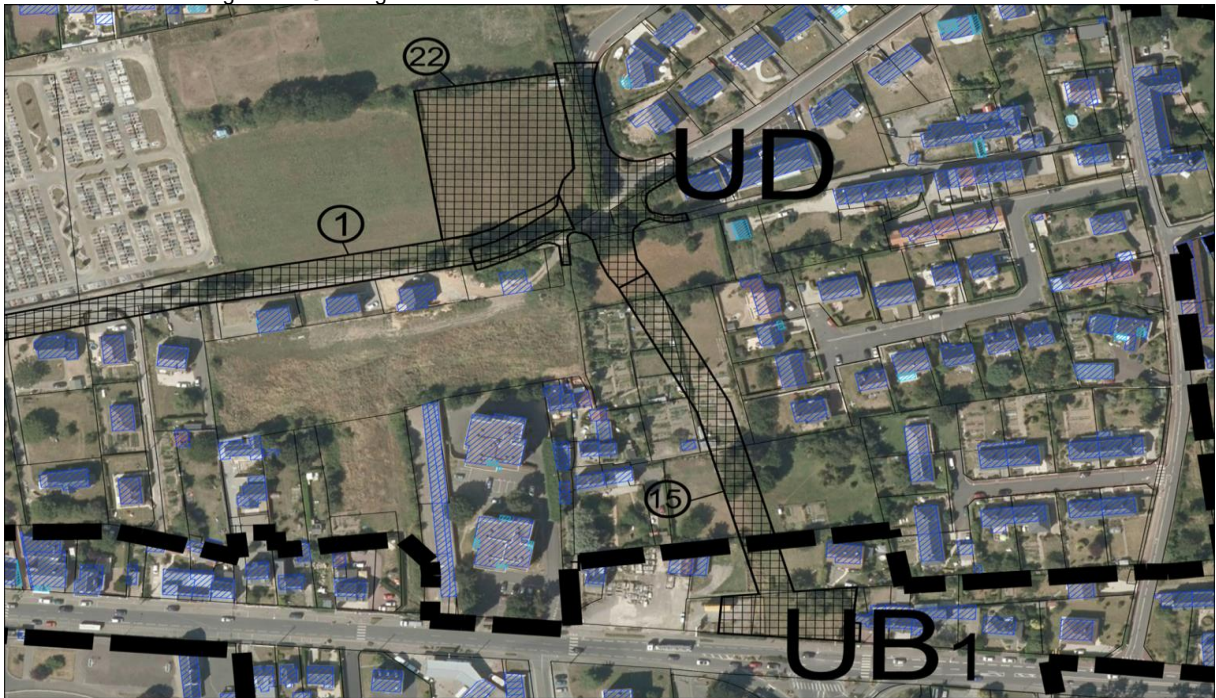
Pour la partie nord, les OAP déterminent une zone de constructibilité qui préserve le ruisseau et la zone humide attenante. Cette zone de constructibilité correspond à la limite de la zone UD dans le plan de zonage du PLU. La trame végétale existante au sud ne justifie pas de mesure de protection particulière.



Secteur 3 : Organisation de l'urbanisation future à proximité du hameau « Céleste »



Plan 1 : extrait du zonage du PLU en vigueur



Plan 2 : projet de création d'une nouvelle voie en franchissement de la voie ferrée

1. Introduction

Au nord de la route d'Yquelon, un secteur est resté non bâti ces dernières années alors que les espaces environnant ont été urbanisés. Cette zone était en effet « gelée » en matière de constructibilité par un emplacement réservé inscrit au document d'urbanisme (cf plan 1). Cet emplacement réservé n°15 destiné à la création d'une nouvelle voie interdit en effet toute construction afin de ne pas obérer un projet futur de voirie.

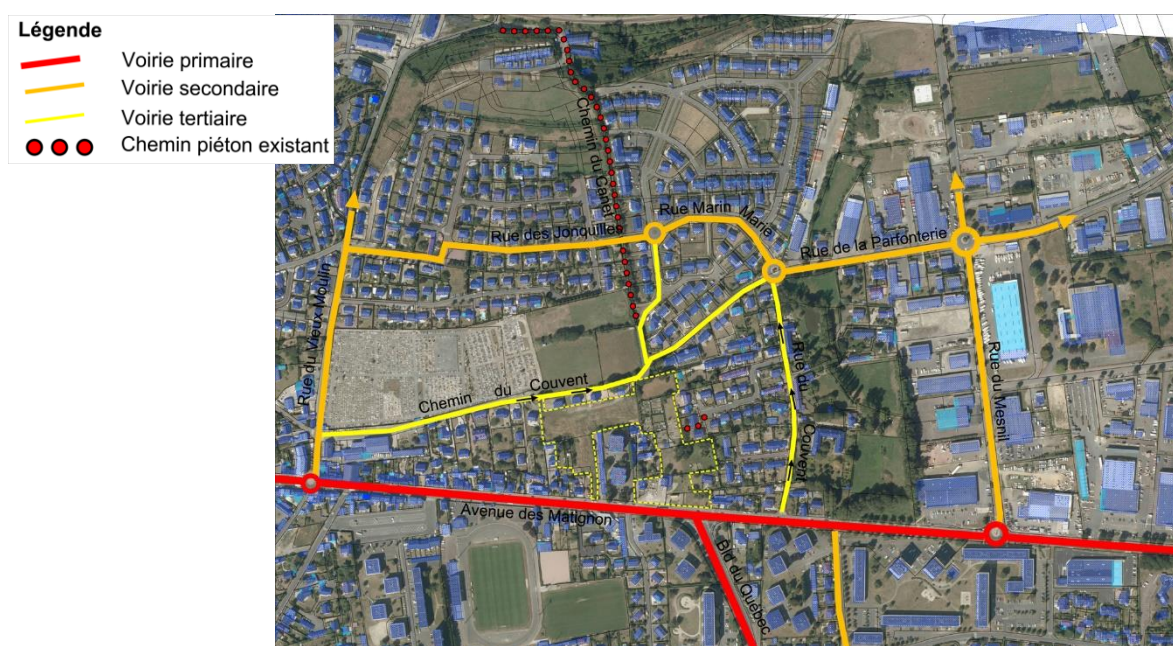
Cet emplacement réservé était déjà inscrit au POS de 1993 pour permettre la création d'une nouvelle voie prolongeant le Boulevard du Québec et rejoignant la route de Bréhal sur Donville, en franchissant la vallée du Boscq et notamment la voie ferrée (cf plan 2). Ce franchissement nécessiterait la construction d'un ouvrage d'art sur la voie ferrée. Actuellement, le lien entre les deux communes passes par un passage sous-terrain exigu dans le prolongement de la rue du Vieux Moulin. Cette nouvelle voie devait passer sur le chemin du Canet puis rejoindre la rue de Villedieu en passant à l'est du hameau de la Cour Céleste.

Ce projet de nouvelle voie a été progressivement abandonné par la collectivité. L'emplacement réservé sur le chemin du Canet a été supprimé lors de la révision de 2008. Aujourd'hui, la création d'une nouvelle voie entre la route de Villedieu et le chemin du Couvent ne se justifie plus, l'ER n°15 peut donc être supprimé. En intégrant des terrains situés plus à l'ouest, un espace libre de 1,9 ha se retrouve donc en zone constructible, il convient d'organiser l'urbanisation future de ce site en définissant des Orientations d'Aménagement et de Programmation dans le cadre du nouveau PLU.

L'urbanisation de ce site doit être définie en cohérence avec le plan de circulation actuel. Le quartier récent de la Ferme du Canet est accessible par un axe principal empruntant la rue du Vieux Moulin puis la rue des Jonquilles. Le carrefour au débouché sur l'Avenue des Matignon (route de Villedieu) a été aménagé avec la création d'un giratoire, permettant de gérer le flux de voitures lié à l'urbanisation des nouveaux quartiers d'habitat.

Au sud, le chemin du Couvent et la rue du Couvent, aménagés en sens unique entrant, permettent d'entrer dans le quartier mais pas d'en sortir.

L'urbanisation du site de la Cour Céleste offre donc une opportunité pour réfléchir à la création d'une nouvelle voie entre le Chemin du Couvent et l'Avenue des Matignon, et sur le statut de cette voie (voie de desserte, voie de transit).



2. Diagnostic et enjeux :

CONTEXTE URBAIN ET PAYSAGE

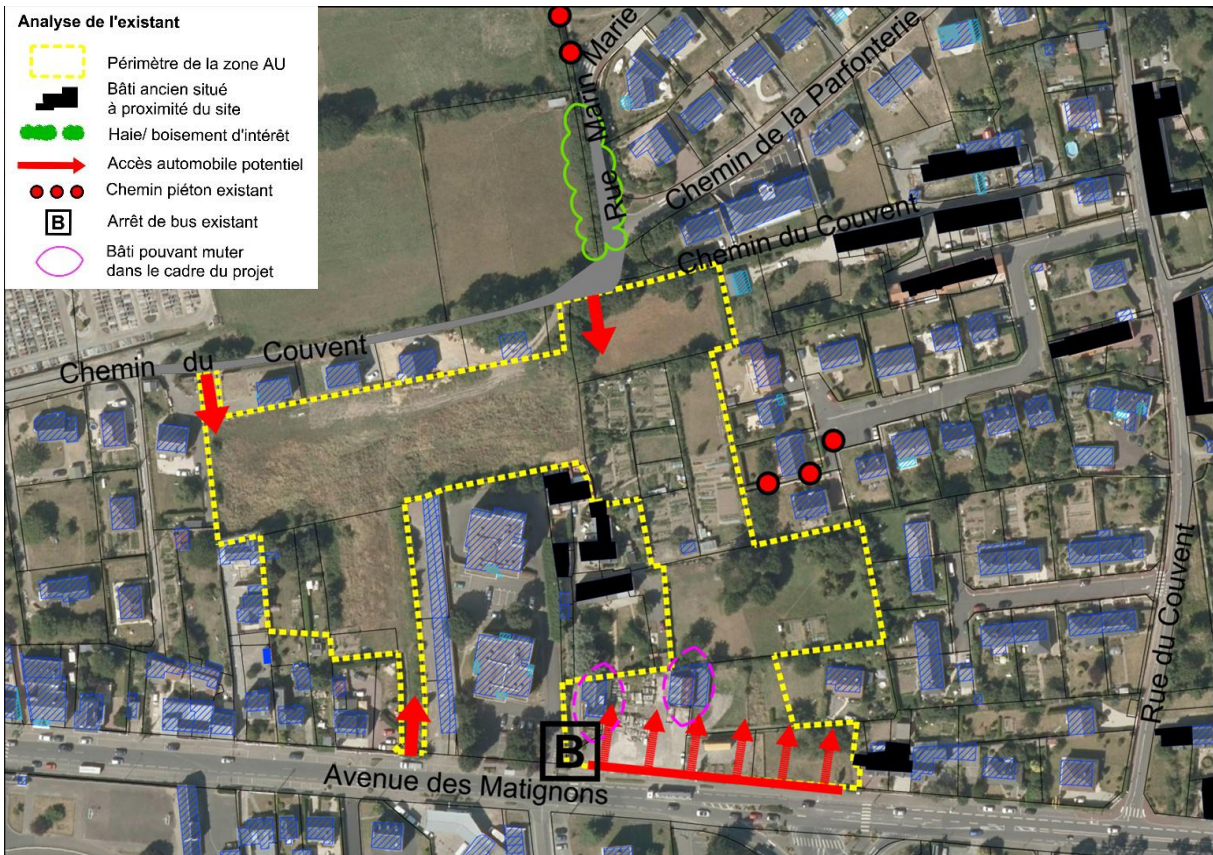


Photo 1 : Hameau de la Cour Céleste



Photo 2 : Potagers encore utilisés

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future sur des terrains en dents creuses, à proximité d'un hameau ancien.	Zonage au PLU	1AUh4
		Surface	2,23 ha

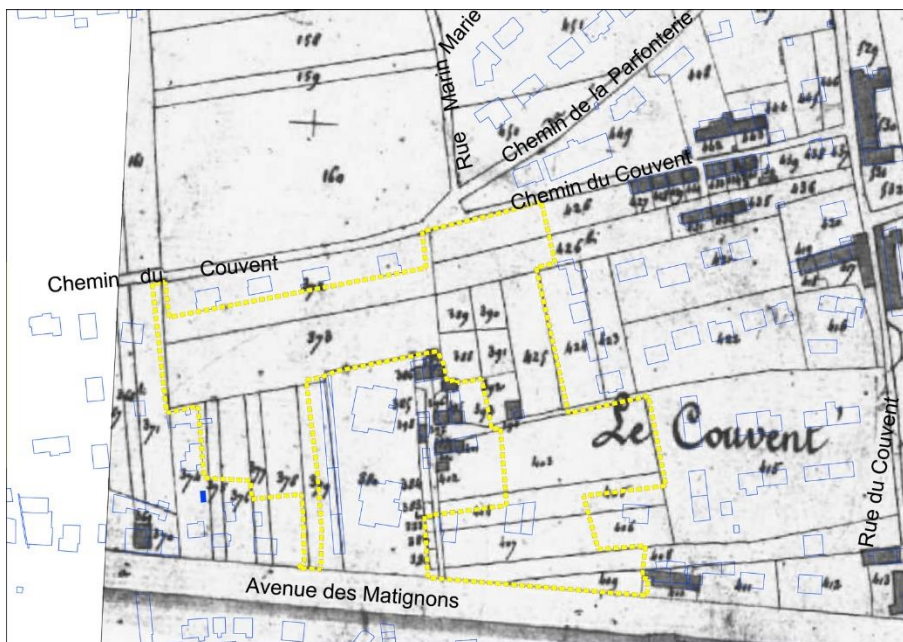
Le site est composé d'espaces très variés (jardins, espaces urbanisés, potagers, ancienne parcelle agricole), il peut donc être analysé en trois parties distinctes :

- au nord et à l'ouest : ces vastes anciennes parcelles agricoles ont été en partie urbanisées en rive nord, le long du chemin du Couvent (cf photo 1). Ces espaces libres se trouvent aujourd'hui en grande partie enclavés dans le tissu urbain, à proximité de terrains naturels conservés au nord du chemin du Couvent pour l'extension du cimetière. Ces espaces sont très peu arborés, la seule haie intéressante se situe hors du site au nord, le long de la rue Marin Marie. Le tissu urbain environnant est diversifié, dominé par des lotissements pavillonnaires mais comportant aussi du bâti ancien à l'est (chemin du Couvent), et deux collectifs à proximité de l'avenue des Matignons.



Photo 3 : Terrain libre et front bâti le long du Chemin du Couvent

- au centre : présence d'un noyau ancien (cours Céleste) traversée par des venelles privées. L'analyse du cadastre napoléonien de 1825 (cf ci-dessous) permet de visualiser ces deux noyaux bâtis anciens, ainsi que le parcellaire des potagers encore existant aujourd'hui.



- au sud : les abords de l'Avenue des Matignon sont constitués de jardins associés à des maisons implantées hors du périmètre d'étude, mais aussi de deux parcelles urbanisées où se trouvent implantées un hangar entouré d'espaces de stockages (photo 1), et d'une maison

en vente associée à un garage (photo 2). Ces espaces situés en bordure de l'une des principales voies d'entrée de ville de Granville, et à proximité de terrains non urbanisés, présentent une opportunité rare sur la commune et doivent donc être intégrés dans les réflexions urbaines portant sur l'avenir de cet espace. Ces espaces peuvent donc faire l'objet d'un processus de renouvellement urbain, en lien avec le reste de l'opération, notamment pour garantir une continuité de desserte vers l'Avenue des Matignon.



Photo 1



Photo 2





Photo 3 : Chemin du Couvent

Photo 4 : espace non bâti
le long du boulevard

Accessibilité :

- **Accessibilité routière** : bien que le site soit en grande partie enclavé dans le tissu urbain, plusieurs piquages ont été conservés et des accès sont possibles au travers de certains terrains :

- au nord : 2 piquages depuis la rue du Couvent ont été conservés, dont l'un à l'ouest qui semble seulement limité à un accès piéton (photo 3).

- au sud : un seul piquage existe depuis l'avenue des Matignon, mais un plus large accès est possible au travers des zones de renouvellement urbain et des jardins voisins (photo 4). Ceci permettrait éventuellement de réaliser un accès au droit de celui avec le Boulevard du Québec.














- **Accessibilité piétonne** : le débouché du chemin du Canet sur la Rue Marin Marie se prolonge en rive Est de cette rue, il n'y a donc pas de connexion directe et sécurisée avec le site d'étude (photo 5). Un deuxième chemin piéton plus confidentiel provient d'un lotissement à l'Est.

- **Accessibilité au transport en commun** : Présence d'un arrêt de bus Avenue des Matignon (ligne 1 reliant le site du Taillais à la Place Godal), situé au contact direct du site. Cette ligne permet de rejoindre le centre-ville de Granville (place Godal) en 20 minutes, avec un passage toutes les 40 minutes.



3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques



<p>PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER</p> <p> Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité importante (de l'habitat intermédiaire au collectif) pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines moins denses de manière limitée</p> <p> Tissu urbain diversifié à dominante d'habitat de densité plus faible pouvant accueillir néanmoins des formes urbaines plus denses</p> <p> Aménagement d'espace public</p> <p>LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT</p> <p> Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie</p> <p> Implantation des nouvelles constructions s'inspirant de l'organisation du bâti ancien pouvant servir de modèle pour</p>	<p>ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE</p> <p> Espace vert à créer pouvant être le support de circulations douces et de dispositifs de régulation des eaux pluviales</p> <p> Haie/ boisement à conserver ou à créer</p> <p>EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS</p> <p>- Voirie à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Voie principale à conforter ou à créer</p> <p> Carrefour sur voie principale à aménager/ sécurisation de l'accès (nombre et localisation exacte à définir ultérieurement)</p> <p> Voie secondaire à conforter ou à créer</p> <p>- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)</p> <p> Liaison douce piétons-cycles à aménager ou à créer</p> <p> Liaison douce piétons-cycles existante</p> <p> Arrêt de bus existant</p>
---	---

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

OBJECTIFS DE MIXITE SOCIALE ET DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

- nombre minimum de logements attendus : 47 logements (25 lgts/ha minimum)
- mixité sociale : Production de 20 % de logement social aidé (dont 30% minimum de PLUS ou PLAI)

PROGRAMMATION URBAINE

L'opération de logements devra proposer une diversité des formes d'habitat (allant du lot libre dense au petit collectif), en privilégiant une trame urbaine dense. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 25 **logements/ha**, intégrant la réalisation d'au moins 20 % de logements sociaux.

Les zones de plus fortes densités devront s'implanter en entrée d'opération, le long de l'avenue des Matignon au sud et le long du Chemin du Couvent au nord.

PAYSAGE ET CONSTRUCTIBILITE

Le projet va participer à la composition générale de l'entrée de ville le long de la route de Villedieu. La limite sud de l'opération devra donc être formalisée par des implantations bâties structurantes composant un front bâti le long de l'Avenue des Matignon.

Une deuxième zone de densité viendra marquer l'entrée nord de l'opération, créant un front urbain prolongeant les longères existant à l'Est du site.

Au cœur du site, une opération de logements individuels denses pourra être réalisée en venant dialoguer avec le noyau de bâti ancien de la Cour Céleste. Ces constructions s'organiseront autour d'un espace public commun, les implantations bâties devront respecter la trame urbaine ancienne (faîtage nord-sud ou est-ouest, implantation à proximité de l'espace public).

A l'ouest du site, une zone de moindre densité permettra de réaliser une transition avec les logements individuels bordant le chemin du Couvent.

L'espace des anciens jardins et potagers situés au cœur du site sera préservé et aménagé en espace public connecté à la coulée verte piétonne nord-sud qui prolonge le chemin du Canet vers l'Avenue des Matignon.

ACCES

- desserte automobile : Une double desserte sera organisée depuis le nord et le sud du site, en évitant de connecter les deux accès pour ne pas générer de circulation de transit au travers de l'opération. Le carrefour sud pourra être intégré à un aménagement plus global du carrefour entre l'Avenue des Matignon et le Boulevard du Québec.

- desserte piétonne et accès aux transports en commun : le projet devra intégrer un axe piéton structurant prolongeant le chemin du Canet vers l'Avenue des Matignon. Ce chemin devra irriguer l'ensemble de l'opération, et permettra de rejoindre l'arrêt de bus existant au sud. Des liaisons douces secondaires vers l'est et l'ouest permettront aussi de rejoindre l'espace vert central. Plus au nord hors du site de projet, un cheminement doux pourra être aménagé en rive du terrain conservé pour l'extension du cimetière, prolongeant ainsi le chemin du Canet vers l'ouest ou vers le sud au travers du site de projet.

Secteur 4 : Aménagement du quartier de la Clémentière (secteur couvert par une ZAC)

1. Préambule : genèse du projet de ZAC sur la Clémentière

Soucieuse de répondre à la pression immobilière constatée à l'échelle locale, tout en gardant la maîtrise du développement de son agglomération, la commune de Granville a fait le choix, lors de la révision de son POS en PLU approuvé en 2008, de préserver les espaces naturels bordant son littoral en reportant les espaces de développement au delà des espaces proches du rivage, conformément aux recommandations de la loi littoral.

Avant de définir ses besoins en terme d'espaces fonciers nouveaux pour étendre son aire agglomérée, la commune a procédé à une analyse fine de son tissu urbain existant pour identifier ses potentialités de production de nouveaux logements par processus de renouvellement urbain. La particularité de Granville est de posséder un centre ville relativement dense et riche d'un patrimoine historique ou balnéaire très diversifié. La ville s'est ensuite développée par des faubourgs puis par des lotissements largement dominés par le modèle pavillonnaire. Suite à ce constat, le PLU a défini des espaces de densification le long des boulevards structurants. Le potentiel de nouveaux logements issus de ces espaces de densification ne permet toutefois pas de répondre aux besoins estimés pour les années à venir, mais cette étape d'analyse du potentiel de renouvellement urbain est indispensable pour garantir un projet urbain économe en foncier.

Pour permettre une croissance démographique annuelle de 1%, le PLU a défini un besoin de 1000 à 1200 nouveaux logements. Les zones de renouvellement urbains ou les secteurs de projet en cours de réalisation ou programmés à court terme offrent un potentiel estimé à 275 logements, la commune a donc recherché un espace de projet permettant d'accueillir environ 750 nouveaux logements. La production d'un millier de logements serait alors garantie, auquel s'ajoutent les nouveaux logements construits de manière diffuse dans la ville.

Pour localiser le site le plus pertinent pour accueillir un nouveau quartier de 750 logements, la commune a mené une réflexion multicritères sur la lisière sud de la ville, en analysant l'impact de différents sites sur le paysage, sur les conditions de circulation mais surtout sur l'activité agricole.

Cette étude multicritères a donc porté sur 4 sites, offrant des superficies allant de 35 à 50 ha. Le site de la future ZAC a été retenu pour différentes raisons : une meilleure intégration dans le

A la suite de l'approbation de son PLU en 2008, La Ville de Granville a mené dès 2009 une large concertation permettant d'aboutir à **l'établissement du dossier de création** de la Zone d'Aménagement Concertée de la Clémentière, qui a été approuvé par délibération du conseil municipal du **25 juin 2010**.









Les études se sont ensuite prolongé en détaillant les modalités d'aménagement du site, et le programme des constructions. Ces études complémentaires ont permis d'élaborer un **dossier de réalisation** qui a été approuvé par délibération du conseil municipal du **21 février 2014**.

Même si ce site est couvert par une ZAC, les règles applicables en matière d'urbanisme sur cet espace restent celles du PLU, au travers de son règlement mais aussi de ses orientations d'aménagement et de programmation.

2. Diagnostic et enjeux (synthèse*) :

* Ce site fait l'objet d'un diagnostic détaillé en fin du tome 1 du rapport de présentation.



Légende	
	Périmètre de la zone AU
	Bâti ancien situé à proximité du site
	Haie/ boisement existant
	Voirie primaire
	Voirie secondaire
	Chemin piéton existant
	Cours d'eau
	Zone humide

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future en limite de l'agglomération, située hors des espaces proches du rivage.	Zonage au PLU	1AUhz et 2AUhz
		Surface	33,09 ha (12,92 ha et 20,17 ha)

CONTEXTE URBAIN

- Analyse globale de la trame urbaine entourant le site :

Le site est bordé :

- à l'ouest par des villages anciens qui ont été englobés par l'extension de la ville.
- au nord par un vaste quartier pavillonnaire.
- à l'Est par la zone d'Activité de Prétot.

- Analyse détaillée des espaces urbains patrimoniaux bordant le site :

La lisière ouest du site est composée par le parc du château de Grainville mais aussi par des noyaux bâtis anciens qui ont conservé leurs caractéristiques anciennes (modèle de la longères implantées au sein de courées, murs de clôture en pierres).

ANALYSE ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

- Analyse topographique et paysagère :

Le site offre de larges vues sur la vallée de la Saigue et Saint Pair Sur Mer ; il est aussi très visible depuis les axes routiers. Le projet devra donc mettre en scène le futur quartier dans le grand paysage, et tenir compte des franges urbaines les plus exposées au grand paysage.

- Analyse de la trame verte et bleue :

Les haies Nord-Sud participent à la protection vis à vis des vents dominants, les haies Est-Ouest permettent d'inscrire le quartier dans le grand paysage. L'ensemble constitue un maillage de connexions écologiques qui doit être conservé et renforcé.

Au cœur du site, un talweg marque fortement le paysage, il est aussi riche en biodiversité (présence d'une zone humide notamment).

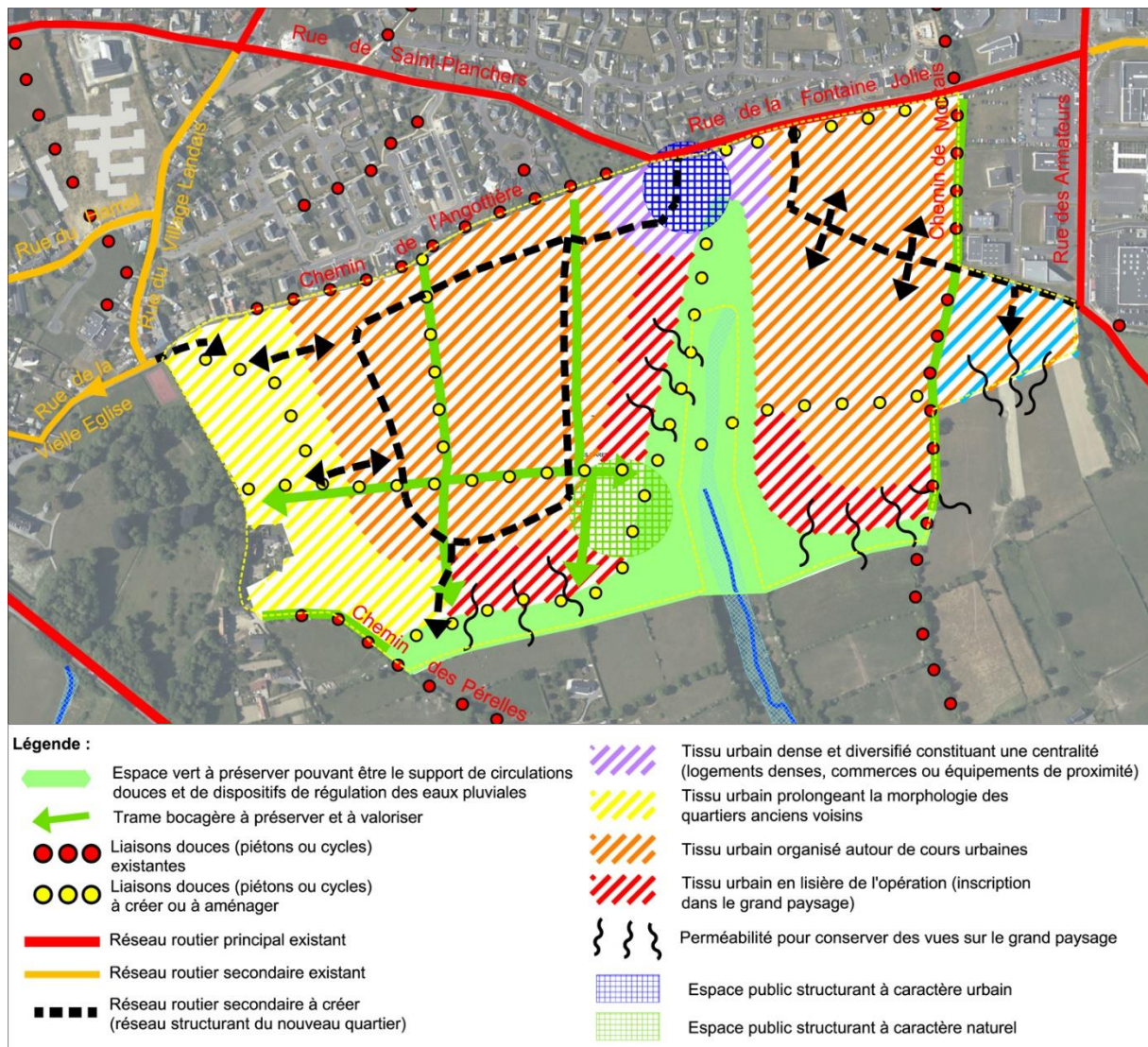
ACCESSIBILITE

- Accessibilité routière : La desserte automobile depuis le nord est possible via la rue de Saint Planchers qui permet ensuite de rejoindre le centre ville de Granville mais aussi le quartier de Saint Nicolas ou bien la route d'Yquelon. Vers le sud-ouest, la ZAC est enclavée car les voies menant à la route d'Avranches sont des chemins agricoles bordés par de hauts talus.

- Accessibilité piétonne : Plusieurs chemins ruraux bordent le site : le chemin du Mortais à l'est menant à la ZA de Prétot puis à Yquelon, le chemin de l'Angottière au nord qui longe les lotissements existants vers Saint Nicolas, et le chemin des Pérelles au sud qui dessert Château-Bonheur.

- Accessibilité au réseau de transport en commun : Les parties est et centrale du site sont desservies par la ligne de bus N°1 qui passe le long de la rue de la Fontaine Jolie. La partie ouest peut aussi rejoindre la ligne n°2 qui traverse le cœur du quartier Saint Nicolas (arrêt de bus à 500 mètres de l'entrée nord-ouest dans la ZAC).

3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques



Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

OBJECTIFS DE MIXITE SOCIALE ET DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

- nombre minimum de logements attendus : 790 logements (25 lgts/ha minimum)
- mixité sociale : 20 % de logement social aidé (dont 30% minimum de PLUS ou PLAI)

PROGRAMMATION URBAINE

Le dossier de réalisation de ZAC approuvé en janvier 2014 prévoyait une programmation urbaine très détaillée portant sur un total de 790 logements :

	Nombre de logements	Pourcentage
Lots libres	220	28,00%
Lots libres denses ou habitat groupé	170	22,00%
Logements semi-collectifs	130	16,00%
Logements collectifs	270	34,00%

Au sein de ses OAP, le PLU fixe un objectif plus global de production d'un **minimum de 790 logements**, avec la recherche d'une diversité dans la typologie des logements aux différentes phases de l'urbanisation, et dans le respect des principes d'urbanisation définis ci-dessous. Cette programmation devra répondre à une densité minimale de 25 logements/ha.

En matière de mixité sociale, le PLU impose la réalisation d'un minimum de 20 % de locatifs sociaux (dont 30% minimum de PLUS ou PLAI)

PAYSAGE ET CONSTRUCTIBILITE

- Prise en compte de la trame verte existante pour intégrer le projet dans le paysage actuel : Pour conserver l'image actuelle d'un coteau boisé, le projet devra être décomposé en îlots venant s'insérer dans cette trame bocagère et la renforcer.

La majorité des haies seront conservées, sauf cas particulier, mais aussi renforcées et prolongées pour améliorer les connexions écologiques avec l'est de la vallée. Cette trame sera ainsi confortée :

- dans un sens nord-sud pour accompagner des cheminements doux remontant vers la ville ou bien les ouvrages de régulation des eaux pluviales descendant vers la vallée.
- dans un sens est-ouest pour créer des filtres visuels mais aussi de ralentir la vitesse d'écoulement des eaux pluviales.

La préservation et le renforcement de la trame bocagère se combinera donc à la création d'espaces publics accueillant des liaisons douces ou des noues de gestion des eaux pluviales. Ces espaces verts structurants seront positionnés et dimensionnés pour créer une véritable maillage vert continue qui commence sur la lisière de la ville actuelle et se prolonge dans la vallée par le biais des vallons boisés.

- gestion aérienne des eaux pluviales : Le futur quartier devra s'inscrire le plus naturellement possible dans le site actuel, en suivant sa topographie naturelle.

Ce principe permettra de mettre en place un système complet de gestion aérienne des eaux pluviales qui guidera l'eau en traversant le quartier et en participant à l'animation des espaces publics. Les ouvrages de régulations devront être localisés en périphérie du projet, permettant ainsi de maîtriser cette interface sensible entre ville et campagne.

Ces espaces de gestion devront rester accessibles pour tous les habitants, ce qui évite une privatisation des sites ouverts sur la vallée.

- mise en scène du paysage depuis le nouveau quartier.

La localisation privilégiée du projet en sommet du coteau impose des obligations de bonne intégration paysagère, mais offre aussi de formidables opportunités pour créer un lien paysager fort entre la ville de Granville et la vallée de la Saigue.

Plusieurs principes paysagers viendront donc régir les aménagements de différents secteurs du projet :

- urbanisation en peigne sur la façade sud du quartier, pour éviter un effet de front bâti en lisière du quartier. Ces ouvertures paysagères permettront aux futurs habitants de conserver un lien visuel avec le grand paysage.

- mise en scène du talweg central : ce vallon sera préservé de toute urbanisation, et pourra accueillir plusieurs belvédères ouvert sur le grand paysage de la vallée, ou bien sur l'autre rive du vallon.
 - traitement de l'entrée de ville : la rue de la Fontaine Jolie fera l'objet d'un traitement urbain et paysager spécifique en adéquation avec son statut d'entrée de ville : front bâti structuré sur sa rive sud, débouchant sur un vaste parvis qui compose un espace public majeur en articulation avec les quartiers existants.
 - mise en valeur des hameaux anciens, du parc du Château et du mur d'enceinte qui le borde : cette mise en valeur nécessite le maintien d'un espace non bâti en rive ouest, pouvant servir par exemple à l'accueil d'espaces verts de régulation des eaux pluviales, et une ambiance urbaine particulière s'appuyant sur le modèle des hameaux anciens.
- diversifier les typologies de logements et composer un paysage urbain de qualité : La répartition des zones de densité sera définie pour composer un paysage urbain en relation avec l'environnement proche et lointain. La lisière sud du projet sera ainsi majoritairement composée de logements collectifs qui permettront de conserver une perméabilité vers la vallée. Des zones plus denses sont aussi implantées sur certaines lisières du projet en relation avec la ville actuelle. : en bordure de l'esplanade publique au nord, mais aussi sur la rive ouest du quartier, en relation avec le parc du château. Sur cette façade ouest, le projet devra s'inspirer des hameaux anciens voisins, en favorisant des implantations proches des voies et des orientations orthogonales.
- Une deuxième échelle de réflexion correspondra à l'espace des îlots urbains puis des cours urbaines. L'objectif sera d'offrir une diversité de logements à chaque étape de la réalisation du projet, intégrant le maximum de typologie urbaine différente.
- L'opération d'aménagement intégrera le facteur climatique dans le plan masse en prenant soin de bien orienter les bâtiments (majorité des bâtiments orientés sud pour l'ensoleillement, prise en compte des vents dominants, ..) et en étant vigilant aux ombres portées.

ACCES ET ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

- Desserte automobile :

Le point d'accès principal au nouveau quartier se situera au nord depuis la rue de Saint Planchers. Le plan de circulation global cherchera à pacifier l'esplanade publique du nord en déviant la circulation de transit provenant de la rue de St Planchers vers la rue des Armateurs puis la rue de la Fontaine Jolie.

La desserte interne du quartier se réalisera par deux voies structurantes de part et d'autres du vallon central : l'une réutilisant l'actuelle route de Saint Planchers à l'Est, l'autre aménagée sous la forme d'une voie en bouclage à l'ouest. Des connexions secondaires seront possibles vers l'ouest pour rejoindre la rue de la Vieille Eglise. Le gabarit de ces voies structurantes sera défini pour accueillir une éventuelle desserte par les transports en commun à plus long terme.

Des espaces mixtes en coeur d'îlot seront ensuite aménagés pour l'accès final aux logements: ces espaces sont intermédiaires entre des voies de circulation et des espaces publics piétonniers. Ils composeront la matrice des cours urbaines et accueillent de faibles flux de circulations, uniquement pour la desserte des logements. Dans certaines cours urbaines, ces espaces pourront être interdits à la circulation automobile qui restera à l'extérieur de la cour urbaine.

- Accessibilité piétonne : La trame piétonne nouvellement créée devra compléter le plan de circulation présenté précédemment, en irriguant les espaces publics aménagés sous forme de cours urbaines. Ces cheminements viendront se greffer sur les cheminements existants déjà en périphérie du site (chemin de l'Angottière, de Mortais, des Pérelles), mais aussi suivre la trame verte et bleue pour proposer des déplacements doux sécurisés.

Des axes doux principaux seront aussi aménagés pour permettre la traversée du nouveau quartier, créant ainsi un lien entre la ville et les espaces situés dans la vallée de la Saigue, tel que le pôle d'équipements de château Bonheur. Ces liaisons offriront aussi plusieurs itinéraires de promenade dans la campagne.

A une échelle élargie à toute la partie sud de la commune, les axes doux structurants qui seront renforcés ou créés par le projet de ZAC devront être conçus pour prolonger ou recréer des liens entre :

- les pôles d'animation des quartiers de Prétot et de St Nicolas (centre commerciaux, groupes scolaires),
- les sites d'équipements publics structurants (lycées, complexe sportif, site de château Bonheur),
- le littoral de Granville au débouché de la vallée de la Saigue.

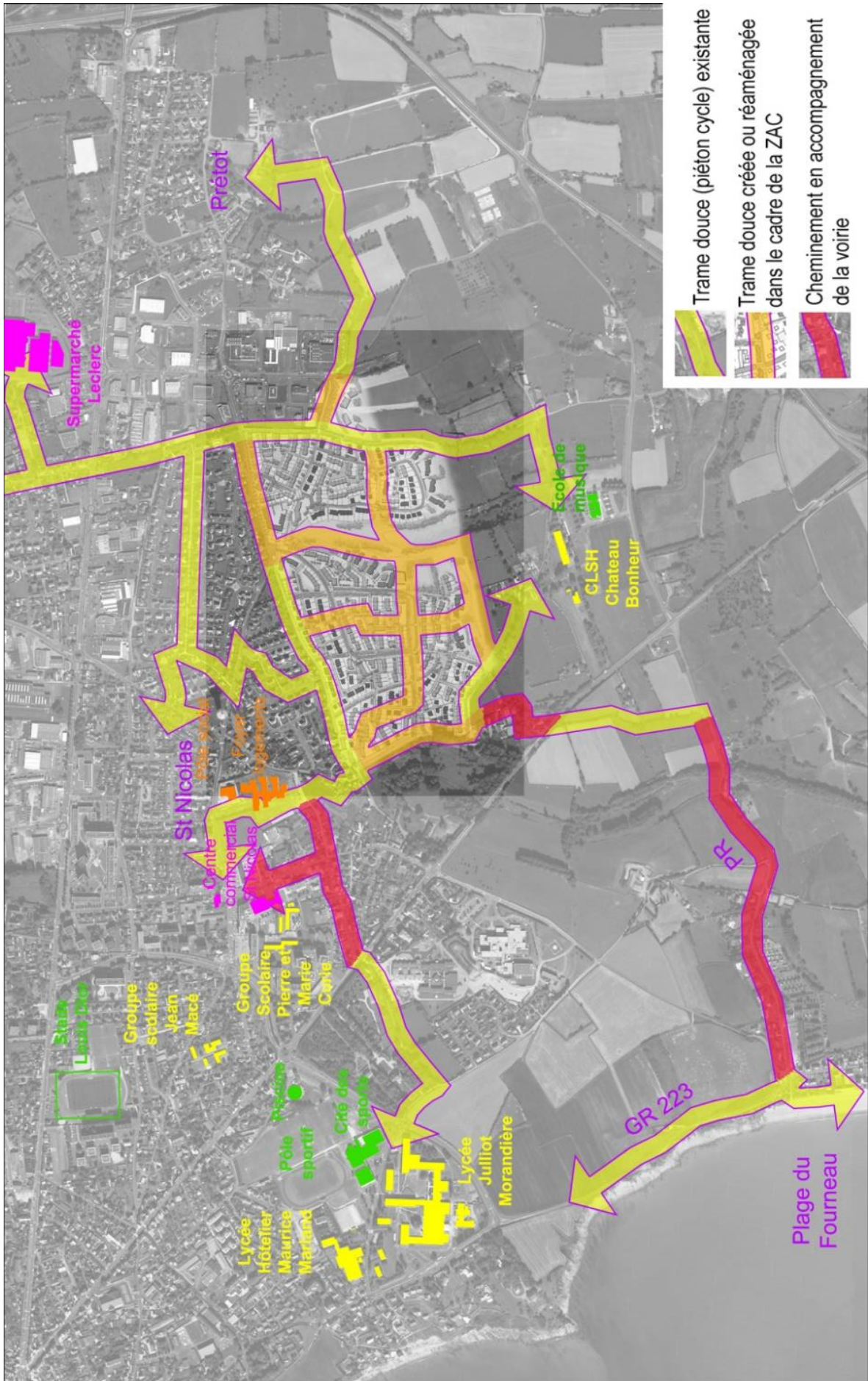
Toutes ces liaisons bénéficieront ainsi aux futurs habitants de ce quartier qui se trouvent au centre de ces nombreuses polarités, qu'ils sont invités à rejoindre en empruntant des modes de déplacements doux, tels que le vélo. La cartographie ci-contre fait ressortir les axes doux structurants qui permettent de traverser le quartier, en son cœur comme sur sa périphérie.

- Accès aux transports en commun : l'accès au réseau de bus se réalisera principalement sur la rue de la Fontaine Jolie (ligne 1). L'arrêt actuel pourra être déplacé pour s'implanter au niveau de la future place publique en entrée de ZAC, et ainsi trouver un espace urbain sécurisé et confortable pour les usagers. L'accès à cet arrêt de bus devra être possible pour l'ensemble des futurs habitants de la ZAC en empruntant le réseau de liaisons douces présenté précédemment, et convergeant vers l'entrée nord de la ZAC.

Les cheminements piétons programmés pour rejoindre le centre de Saint Nicolas serviront naturellement aux habitants de la partie ouest du projet pour rejoindre l'arrêt de bus de la ligne 2.

PHASAGE DE L'OPERATION

L'urbanisation de la ZAC fait l'objet d'un phasage réglementaire, en classant les deuxième et troisième tranches de la ZAC en zone 2AU, tout comme la partie située à l'extrême Est du site. Ce phasage correspond à celui inscrit dans le dossier de réalisation de la ZAC qui prévoyait un phasage de l'opération en 3 étapes, depuis l'est vers l'ouest pour tenir compte de l'activité agricole sur le site.



Secteur 5 : Aménagement d'un parking paysagé à l'entrée sud de Granville



1. Préambule :

Afin de désengorger la ville en période estivale, la municipalité souhaite réaliser une aire de stationnement périphérique permettant de mettre en place un système de transport collectif (navettes) vers le port, tout proche du cœur de ville.

Le site d'étude retenu pour la réalisation de cet équipement se situe au Sud Est de Granville, le long de la RD 973 (Avenue des Vendéens), en face du château de Grainville et de l'hôpital. L'implantation d'une aire de stationnement sur ce site est stratégique puisqu'elle répond à deux enjeux :

- offrir en période touristique une aire de stationnement relais de capacité suffisante.
- qualifier et affirmer l'entrée de ville par la RD 973.

Par ailleurs, le projet peut permettre une mutualisation du stationnement avec les équipements existants (stationnement anarchique tout au long de l'année constaté le long de la Rue des Menneries (RD 135).

2. Diagnostic et enjeux

Contexte urbain	Zone naturelle destinée à d'accueil d'une aire de stationnement		AL
		Surface	0,87 ha

Photo 1 : vue sur le site depuis la RD 973



Le site d'étude présente une topographie en pente douce vers le sud-est. Il n'est pas perceptible depuis le grand paysage en raison de la présence de haies bocagères sur le versant opposé. (Photo 1 : première vue, découverte relativement tardive sur le site d'étude depuis la RD 973).



Photo 2 : Vue sur le château de Grainville

Il est cadré par l'urbanisation à l'Ouest et par une masse boisée au Nord (Photo 2 : Parc du Château de Grainville entouré d'un mur d'enceinte en pierres).

Photo 3 : Vue sur le littoral



La vue sur le littoral vers le Sud est très limitée. L'implantation d'une aire de stationnement sur ce site a donc un impact paysager limité, car il est bordé par de nombreux écrans naturels ou bâtis (photo 3).



3. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

3. Orientations d'aménagement et de programmation : type d'urbanisation attendue – principales caractéristiques

L'aménagement de l'aire de stationnement doit permettre de favoriser son intégration dans le site et doit qualifier l'entrée de ville. Pour répondre à ces objectifs, plusieurs principes pourront être mis en œuvre :

- **Des plantations d'arbres tiges en alignements** seront réalisées dans le prolongement de l'allée cavalière vers le château de Grainville. Celles-ci permettent une intégration de l'aire de stationnement depuis l'Est, en masquant le site ne laissant apparaître que le bâtiment de l'hôpital.



Photomontage de principe

- **L'aire de stationnement s'appuie sur la topographie**, elle est réalisée sous forme de terrasses étant parallèles aux courbes de niveau. Ces terrasses sont délimitées par des murets de soutènement bas ou / et par un jeu de nivellement (talus), doublés de haies bocagères pour intégrer visuellement les véhicules.

- Au Nord, **l'aire de stationnement est délimitée par un mur** (en symétrie du mur bordant le Parc du Château de Grainville). Cet aménagement permet de créer une séquence plus "urbaine" affirmant l'entrée de ville. Un soin particulier est apporté au traitement de l'angle Nord (entre la RD973 et la Rue des Menneries).

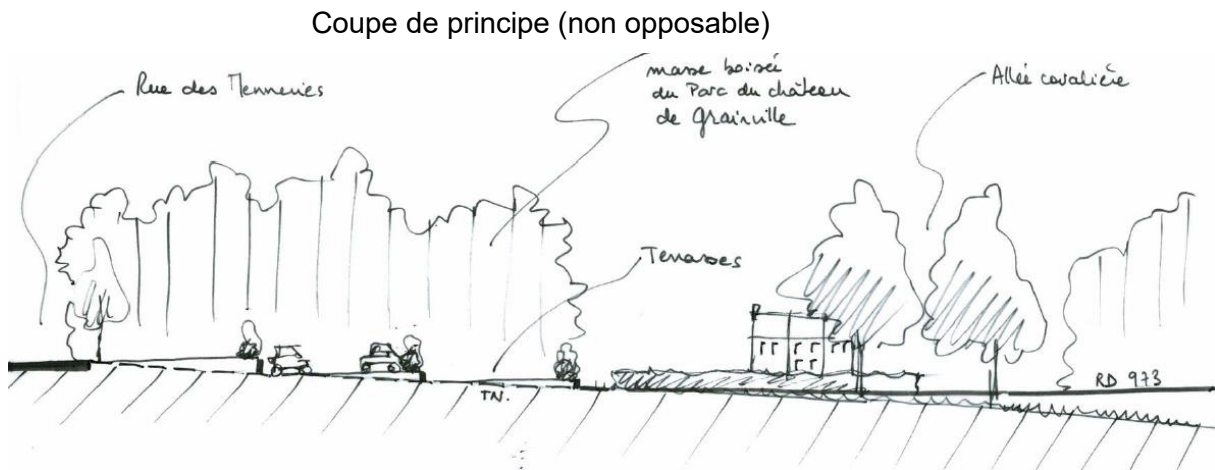




Schéma illustratif de principe (à titre d'exemple, non opposable)

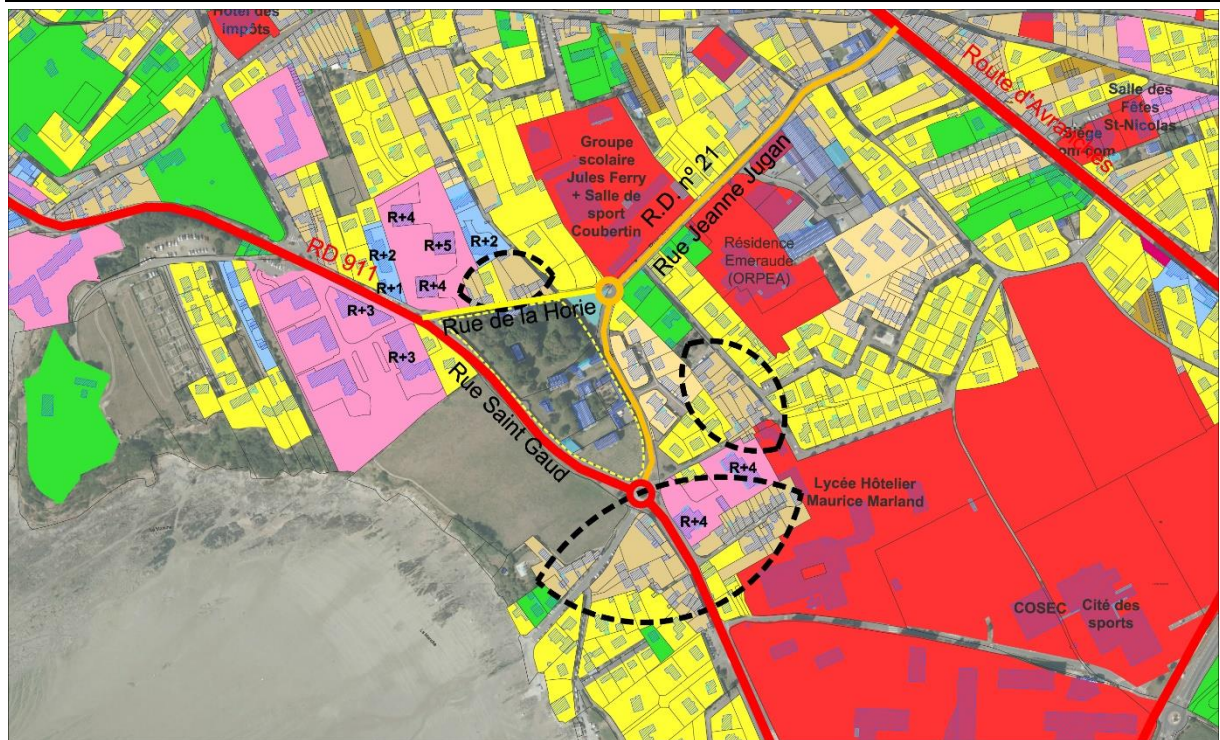
L'aménagement de l'aire de stationnement doit également être conçu de façon à limiter l'impact sur l'environnement:

- L'aire de stationnement **est réalisée en majeure partie en revêtement poreux** (par exemple : stabilisé, enrobé poreux, dalles alvéolées engazonnées...) afin de limiter l'imperméabilisation du sol.
- La récupération **des eaux pluviales peut par ailleurs s'effectuer par un système de noues de récupération.**

Par ailleurs :

- **L'accès à cette aire de stationnement est positionné en face de celui de l'hôpital**, la desserte ce site s'accompagne d'un réaménagement du carrefour. L'aire de stationnement offre un arrêt minute pour les navettes, séparé du flux des voitures. Un espace d'accueil doit y être aménagé pour les usagers.
- **Un arrêt de bus de la ligne 2** se situe juste en face de l'hôpital, il permet de rejoindre le centre-ville (cours Jonville) en 20 minutes.
- **La capacité de l'aire de stationnement est d'environ 180 places** (hors stationnement des navettes).
- **Un accès en direction du GR 223 pourra être aménagé**, pour ensuite rejoindre le sentier des douaniers et gagner la Haute-Ville et le port après une promenade de 3 km. Ces cheminements permettent donc de découvrir la ville par sa façade littorale, en stationnant en entrée de ville.

Secteur 6 : Aménagement du secteur de la Horie



Légende :	
 Immeubles	 Résidence
 Maison de ville	 Bâti de valeur patrimoniale (manoir, chateau)
 Maison individuelle (urbanisation hétérogène)	 Bâti ancien de type longère
 Maison individuelle (lotissement homogène)	 Garages
 Opérations d'ensemble	 Activité économique
 Voirie primaire	 Equipements et services
 Voirie secondaire	
 Voirie tertiaire	

1. Diagnostic et enjeux :

Contexte urbain	Zone d'urbanisation future à l'intérieur de l'aire agglomérée, située dans les espaces proches du rivage.	Zonage au PLU	1AUh1 et Np
		Surface	0,86 ha et 0,66 ha

Plusieurs immeubles ou résidences entourent le site d'étude :



1



2



3

CONTEXTE URBAIN ET PAYSAGE ELARGI

Le site de la Horie se situe en périphérie de la ville, dans un quartier qui a été en grande partie urbanisé dans les années 60-70. Cette localisation périphérique a offert des opportunités foncières à l'époque pour implanter des grands équipements publics tels que le lycée Hôtelier, le complexe sportif avec la cité des Sports, ou bien l'hôpital plus au sud.

L'environnement urbain du site d'étude est marqué par une urbanisation à dominante de maisons individuelles, d'époques et de formes variées. La trame dominante est celle des lotissements pavillonnaires, mais on distingue aussi quelques opérations de maisons groupées. Enfin, trois noyaux de bâtis anciens se trouvent à proximité du site

de la Horie, notamment un groupement de quelques maisons accolées le long de la rue de la Horie au nord.

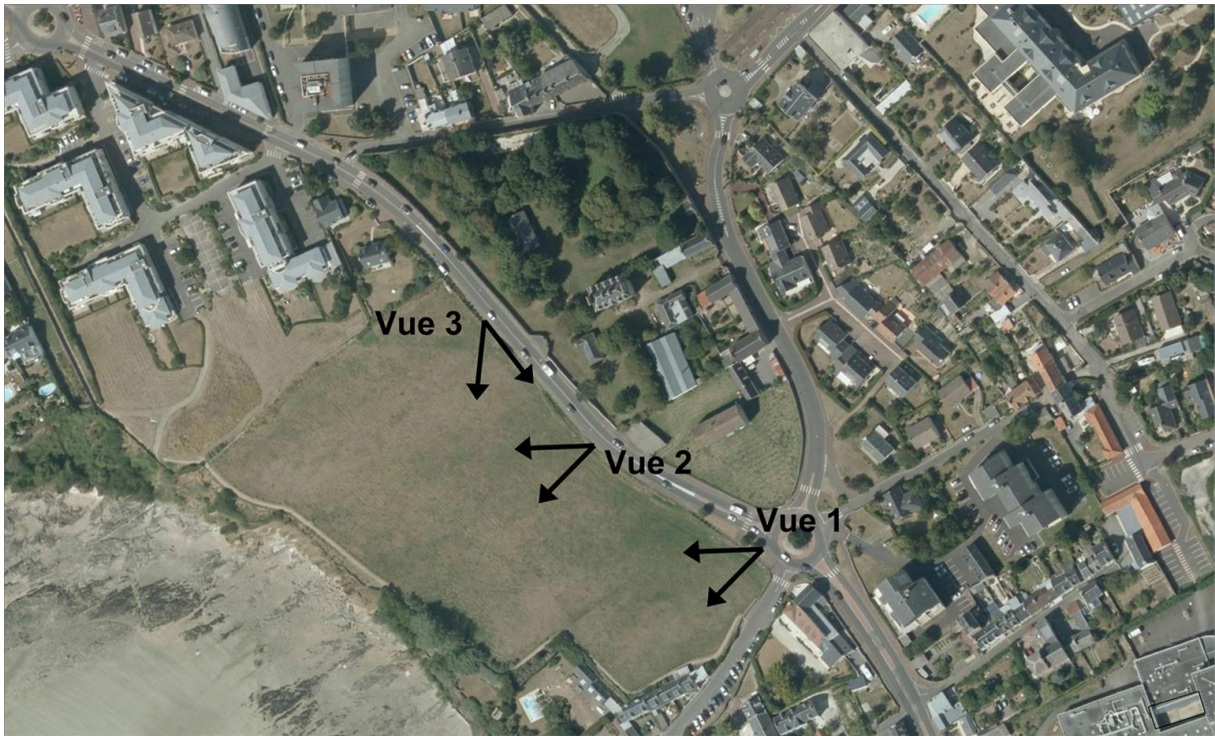
La périphérie du site a aussi connu une urbanisation plus récente, notamment par des processus de renouvellement urbain, laissant place à l'implantation de résidences de logements collectifs. Ces collectifs se localisent préférentiellement à proximité du littoral, le long de la rue Saint Gaud, l'implantation des immeubles est souvent ordonnancée pour offrir des vues sur mer aux appartements.

En matière de circulation, le site de la Horie borde cette RD 911 qui offre une alternative pour rejoindre le cœur de ville en provenance d'Avranches. Le site est aussi bordé à l'est par la Rue Jeanne Jugan qui est un axe secondaire important à l'échelle de la commune, puisqu'il relie la RD 911 à la route d'Avanches. La connexion entre cette rue et celle de la rue Saint Gaud se réalise sous la forme d'un giratoire urbain situé à la pointe sud du terrain de la Horie.



Dans ce contexte urbain relativement dense, le terrain non bâti situé en face du site de la Horie offre une fenêtre paysagère ouverte sur la mer, bordant la RD 911 qui constitue l'un des axes d'entrée de ville.

Les photographies ci-dessous permettent de bien appréhender la dimension paysagère du site.



Vue 1 : après avoir dépassé le giratoire, la mer est peu présente dans le paysage, masqué par le front bâti existant.



Vue 2 : depuis les abords de la départementale, la vue est ouverte sur le grand paysage.



Vue 3 : depuis le point haut au nord, la vue sur mer est plus ouverte.

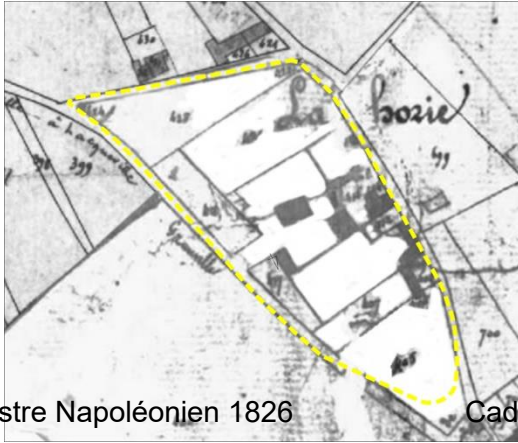


Légende :

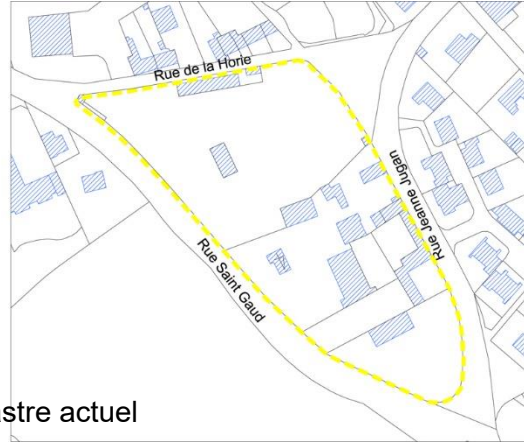
- Bâti existant à l'époque napoléonienne
- Mur d'enceinte en pierres

ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE DU SITE DE LA HORIE

La comparaison avec le cadastre napoléonien de 1826 indique que la limite de la propriété a été inchangée depuis deux siècles, un certain nombre de constructions étant déjà présentes à l'époque : le château de la Horie au centre de la propriété, mais aussi la ferme en rive Est le long de la rue Jeanne Jugan.



Cadastre Napoléonien 1826



Cadastre actuel



Chateau de la Horie

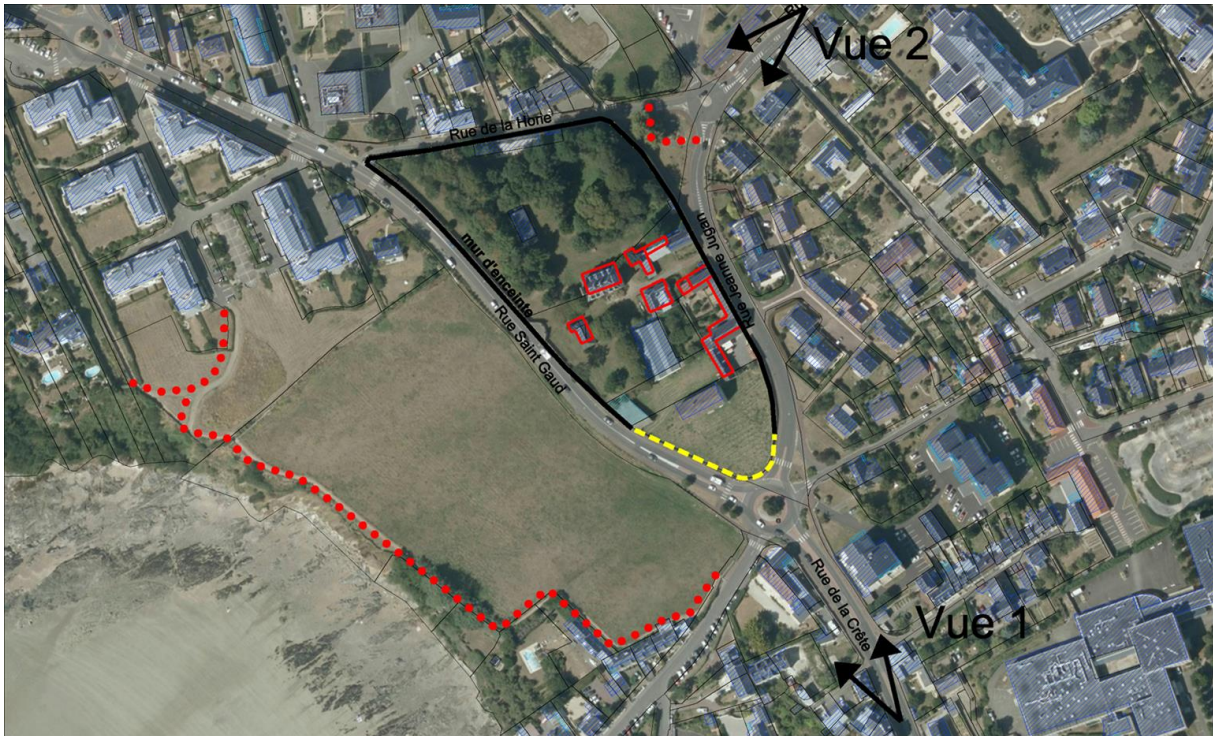


Ancienne ferme

Sur la partie sud du terrain, les bâtiments plus récents appartenant à l'ancien collège se sont implantés devant le château.

Au nord, le parc est en grande partie occupé par un boisement relativement dense perceptible depuis les espaces périphériques, au dessus du mur de clôture. Ce dernier entoure une grande majorité du terrain (cf plan ci-contre), il crée ainsi un vis à vis très proche des maisons voisines en rive nord le long de la rue de la Horie.





Le site se situe en entrée de ville, des enjeux paysagers particuliers doivent donc être intégrés dans les réflexions d'aménagement :

- vue 1 : perspective visuelle depuis la rue de la Crête : après avoir dépassé le lycée Morandière, cette route longeant le rivage descend en direction de la Horie, offrant ainsi une vue directe sur le site où le bâtiment du collège masque la perspective paysagère sur la façade du Château dans son écrin de verdure. Cette perspective est accentuée par l'absence de mur d'enceinte sur la lisière sud de la propriété, clôturée par un simple grillage.



- vue 2 : en descendant vers le littoral depuis la route Jeanne Jugan, la perspective visuelle se trouve bloquée sur le mur d'enceinte surmonté par les arbres du parc et la toiture du château.



DIAGNOSTIC DE LA TRAME BOISEE

Un diagnostic phytosanitaire a été réalisé par un expert foncier. Ce diagnostic conclue que cet ensemble végétal relativement jeune ne comprend pas d'essence rare pour la région. Il est dominé par l'érable sycomore, le robinier et le tilleul. L'état sanitaire est globalement bon, seuls les arbres situés sur la périphérie ont une survie menacée à court terme. Les arbres de haut-jet présentent un houppier bien développé, marquant le paysage mais essentiellement visible de l'extérieur. Seul le marronnier n°5 présente une forme originale.


1	Robinier faux acacia : fréquent, assez forte présence paysagère.
2	Marronnier, très fréquent, intérêt paysager limité, fragilité
3	Tilleul, très fréquent, important dans le paysage.
4	Erable sycomore, très fréquent, relativement important dans le paysage
5	Marronnier, très fréquent, le plus remarquable et original par sa ramification et son ampleur.
6	Erable sycomore et Robinier faux acacia, essences fréquentes, élagage intense pour protéger le mur d'enceinte
7,8	Cyprés, assez fréquent sauf sur le site, en mauvais état
9	Laurier cerise sous érable sycomore, essences communes.
10	Hêtre, très fréquent mais rare à l'échelle du site. Belle présence.
11, 12	Erable très fréquent, frêne plus rare, mis en valeur par leur isolement, futurs beaux arbres
13	Laurier, charme et tilleul en sous-étage, et charme, érable, platane, marronnier tilleul, pins noirs. Grande diversité, intérêt des platanes et des pins.
14	Pins noir, assez peu fréquent, élément fort du paysage.

2. Orientations d'aménagement et de programmation :


Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.





PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER

 Tissu urbain diversifié intégrant principalement de nouveaux logements


LES PRINCIPES D'ORDONNANCEMENT


 Implantation du bâti qualifiant l'espace public ou la voie

 Bâti existant préservé et mis en valeur dans le cadre des futurs projets


 Principe de construction en peigne avec alternance d'espaces bâtis et non bâtis

ESPACE PUBLIC ET INTEGRATION DANS LE PAYSAGE

 Espace vert public à aménager

 Boisement à conserver ou à créer


 Mur en pierres à préserver dans le cadre du projet

 Cône de vue à valoriser

EQUIPEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS

- Liaisons douces à conforter ou à créer (tracé indicatif)

 Liaison douce piétons-cycles à aménager ou à créer

 Liaison douce piétons-cycles existante

OBJECTIFS DE MIXITE SOCIALE ET DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

- nombre maximum de logements attendus :

- Hypothèse 1 sans résidence service : 140 logements.
- Hypothèse 2 avec résidence service : 45 logements.

- mixité sociale : 20 % de logement social aidé

TYPE D'URBANISATION ATTENDUE – PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Le PLU détermine les orientations d'aménagement et de programmation suivantes qui permettront d'encadrer le projet.

L'aménagement du site devra se réaliser dans un souci de perméabilité paysagère pour créer une transparence entre le quartier des Houles et la mer. Une large partie sud du site est donc inconstructible pour permettre une mise en valeur du château et de la chapelle dans le paysage d'entrée de ville. Un axe paysager secondaire nord-est / sud-ouest permettra de créer une relation visuelle entre la rue Jeanne Jugan et les espaces littoraux, permettant aussi de préserver certains arbres actuels..

Deux zones constructibles vont donc venir s'appuyer sur les limites nord-est et nord du site. Le mur d'enceinte au nord le long de la rue de la Horie peut présenter une contrainte majeure pour les futures constructions. Il pourra être abaissé afin de permettre au projet de venir composer des façades urbaines ouvertes sur la rue, et améliorera l'ensoleillement des maisons actuellement implantées en rive nord de cette rue. Le long de ce mur abaissé, une liaison piétonne permettra de relier la rue Jeanne Jugan à la rue Saint Gaud puis aux espaces littoraux.

Au nord, le plan indique un front bâti dans tourné vers le parc, et un bâti en peigne le long de la rue de la Horie, avec des ouvertures vertes entre les constructions.

La suppression des boisements sur la partie nord sera en grande partie compensée par la création de nouveaux boisements sur la partie sud du terrain. Ces boisements seront positionnés pour conserver un cône de vue sur la château perceptible depuis l'entrée de ville au sud.

Sur l'ouest du site, en rive de la départementale, les arbres existants permettent de créer un écran visuel qui masquera les futures constructions. Il est donc proposé de protéger ces arbres, sans toutefois créer de nouveaux boisement qui risquent de noyer le château dans le végétal, et de le rendre invisible depuis le littoral.

Un seuil maximum de 10 000 m² de surface de planchers supplémentaire par rapport à la situation actuelle est fixé pour ce projet, ce chiffre correspond à la différence entre les surfaces des nouvelles constructions et celles des constructions supprimées (collège notamment). Cette surface maximale correspond à un potentiel d'environ 140 nouveaux logements. Dans le cas du scénario de réalisation d'une résidence service, ce projet représenterait environ 70 % du potentiel de constructibilité, le potentiel de logement s'élèverait alors à 45 nouveaux logements.

Au sud de la départementale, un espace boisé à créer est ajouté dans la partie sud du champ, en lisière de la zone urbanisée et en accompagnement du GR.

Secteur 7 : Composition d'un nouvel axe urbain structurant depuis le Val Es Fleurs vers le port

Secteur 7.1: le Val Es Fleurs

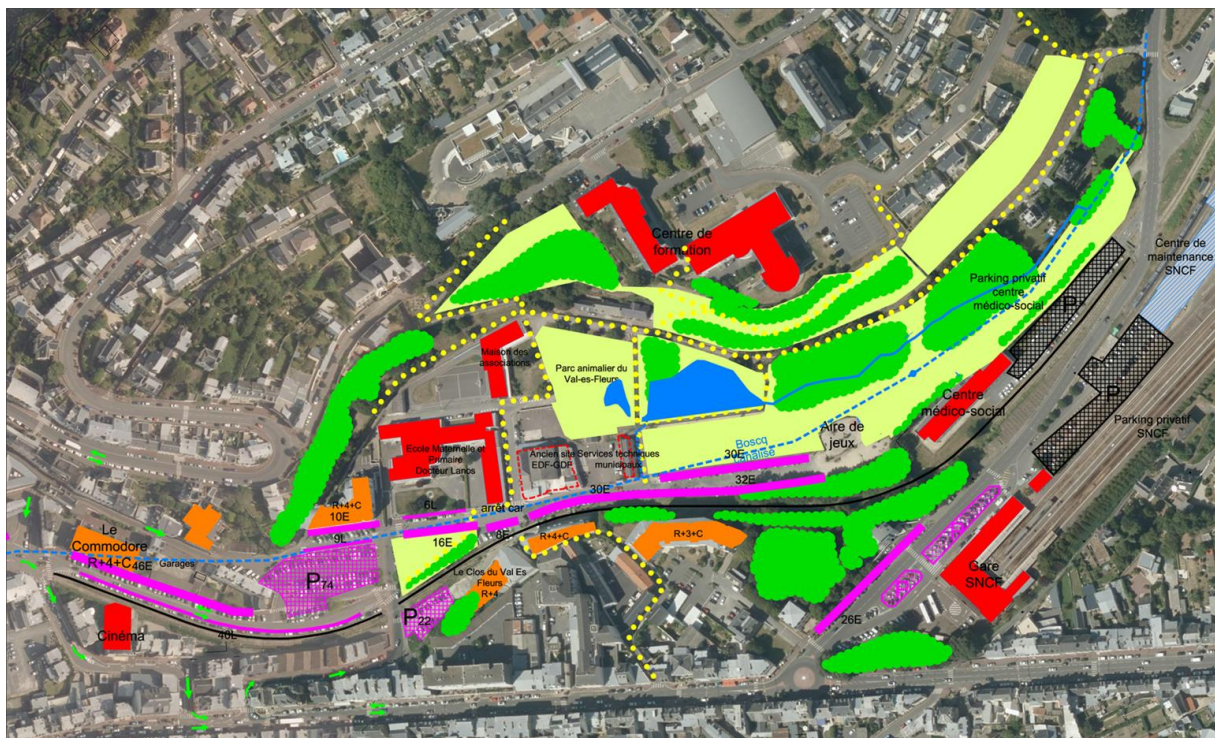
1. Préambule :

Le Val es Fleurs est un poumon vert de 5 ha en coeur de ville, avec des aménagements d'accueil du public (aire de jeux, parc animalier). La trame boisée est très dense sur les coteaux mais aussi sur la partie nord du parc. Le parc constitue un prolongement naturel à la coulée verte qui pénètre dans la ville en suivant la vallée du Boscq. Cet espace se trouve aussi en articulation entre la gare SNCF à l'est et le cours Jonville à l'ouest desservi par la ligne de bus N° 2 et proche de la ligne n°1.

Les objectifs des élus sont donc de conserver cet espace vert central tout en le connectant aux quartiers périphériques au travers de liaisons douces structurantes permettant de mieux se déplacer dans le centre-ville.



2. Diagnostic et enjeux :



Légende :

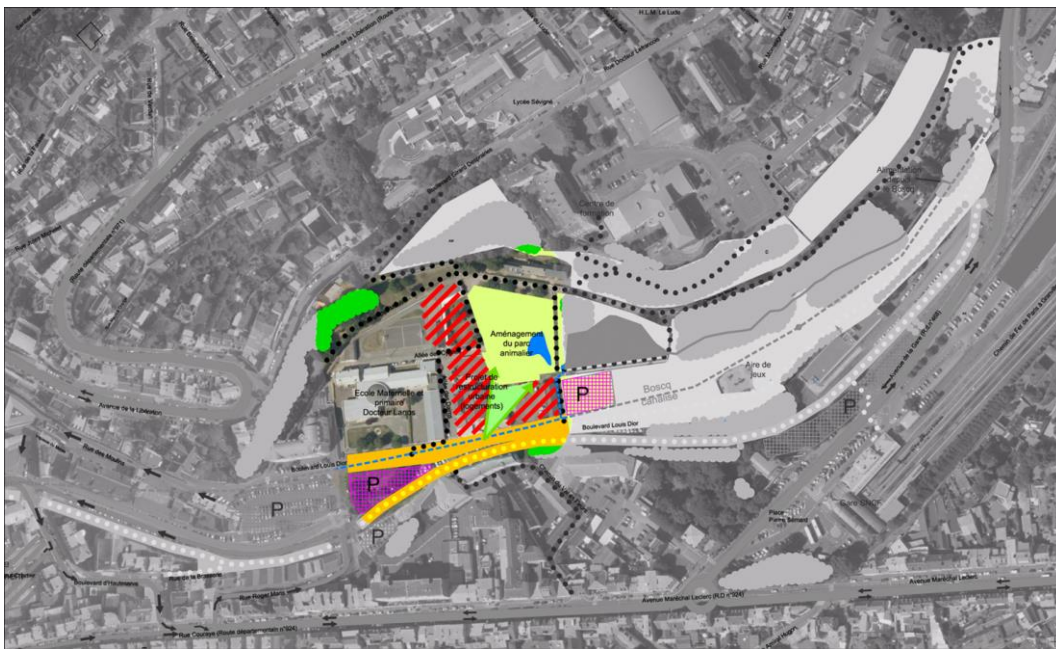
	Espace naturel		Equipement public ou collectif
	Boisement		Habitat collectif (résidence)
	Parking		Liaison piétonne

Un diagnostic détaillé du site se trouve dans en fin du premier tome du rapport de présentation (chapitre intitulé « Diagnostic détaillé des sites d'enjeu »).









La cartographie de synthèse de ce diagnostic ci-contre permet d'identifier **les grandes caractéristiques du site**, à savoir :

- la prédominance **des espaces dits « naturels »** (espaces verts aménagés), qui constituent le parc et les falaises boisées qui le surplombent.
- la présence de **nombreux espaces de stationnement** sous forme de parking ou bien le long des rues, concentrés au débouché du Val à l'ouest mais aussi tout le long de la rue qui pénètre vers le parc.
- **des équipements publics** implantés au deux extrémités du parc :
 - à l'ouest : l'école Maternelle et Primaire du Docteur Lanos ainsi que la maison des associations.
 - à l'est : la gare SNCF qui se trouve en surplomb du Val et le centre médico-social implanté le long du tracé de l'ancienne voie ferrée.
- **plusieurs immeubles ou résidences**, implantés sur les rives nord et sud de la partie ouest du Val tournée vers le centre-ville. Les hauteurs relativement élevées de ces immeubles (5 ou 6 niveaux) sont visuellement atténuées par l'adossement de ces constructions sur les falaises abruptes qui bordent le Val es Fleurs.
- **de nombreuses connexions piétonnes** qui longent le val d'est en ouest ou bien descendent des coteaux urbanisés.

3. Orientations d'aménagement et de programmation :



Légende :

 Espace naturel	 Projet de renouvellement urbain (logements)
 Boisement	 Projet de renouvellement urbain (logements ou équipements)
 Parking à réaménager ou à créer	 Liaison piétonne existante
	 Liaison piétonne à créer ou à aménager
	 Espace public à aménager

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

OBJECTIFS DE MIXITE SOCIALE ET DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

- nombre minimum de logements attendus (Ancien site EDF) : 40 logements (100 lgts/ha minimum)
- mixité sociale : 20 % de logement social aidé (dont 50% minimum de PLUS ou PLAI)

TYPE D'URBANISATION ATTENDUE – PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Le Val es Fleurs est un espace de respiration au coeur de la ville, qui profite à l'ensemble des habitants de Granville. Les projets inscrits dans le PLU visent à valoriser le potentiel de cet espace en terme d'accessibilité au coeur de ville, en respectant cette vocation d'usage collectif (espace de rencontre et de jeux). Plusieurs orientations sont donc prises, en distinguant 3 séquences successives :

Séquence 1 : le parc naturel.

Les espaces verts actuels, à savoir le parc, les prairies et les coteaux au nord sont protégés, aucun projet d'urbanisation ne viendra s'y implanter. Le parc est aménagé en prolongeant les espaces verts jusqu'au contact des espaces urbanisés en rive ouest du parc (parc animalier et ancien îlot EDF), avec une réorganisation du stationnement (transition plus naturelle avec l'espace naturel). Des aménagements légers pourront être réalisés pour organiser l'accueil et la fréquentation du site (espaces de jeu par exemple).

De plus, une intervention sur le réseau hydrographique pourra être réalisée en connectant le canal au Boscq pour augmenter son débit (10m³/heure minimum) et ainsi affirmer son tracé dans le site.

Séquence 2 : aménagement de l'espace urbain en entrée du Val

Composé de divers équipements publics (Ecole Lanos, parc animalier, ancien site EDF), cet espace fera l'objet d'une action combinée associant ces différents usages :

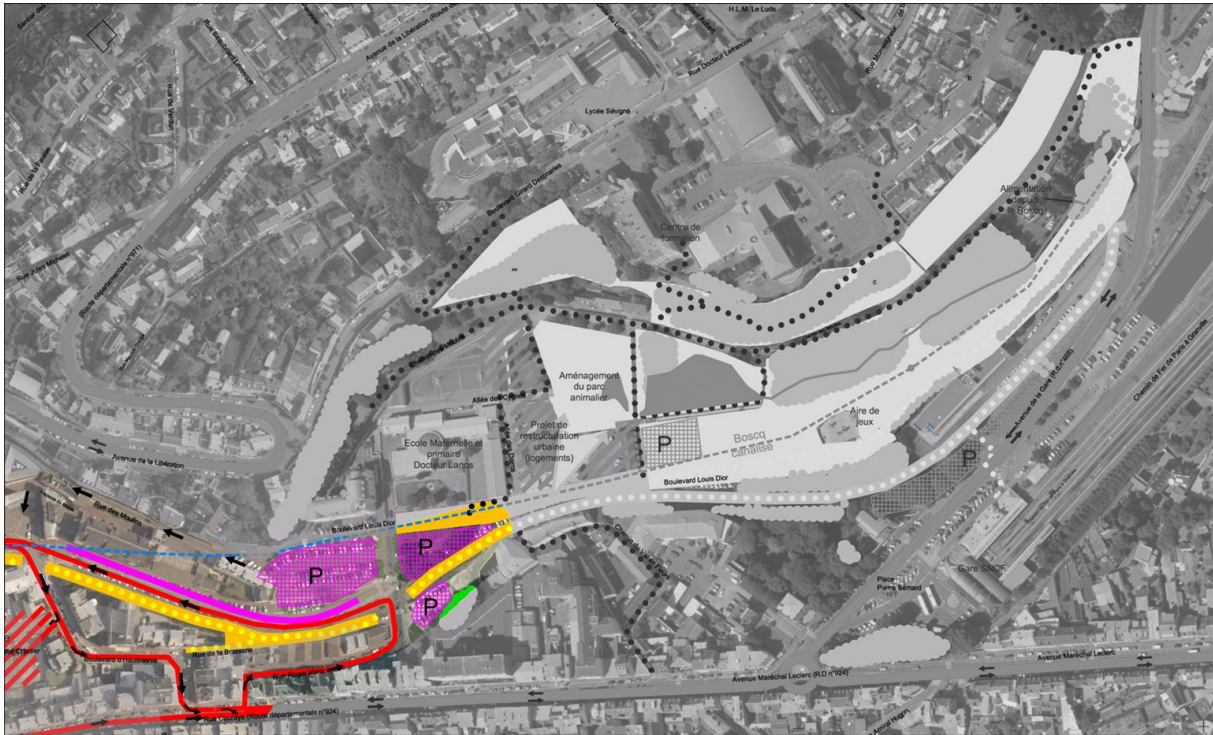
- restructuration de l'ancien terrain EDF sous la forme d'une opération de logements. Les OAP indiquent que ces futures constructions devront conserver une perméabilité entre le parc animalier et l'allée des Daims, mais aussi en formalisant une ouverture visuelle vers le parc animalier depuis le parvis public. La hauteur de ces futures constructions devra aussi respecter un gradient décroissant en se rapprochant de la rive Est tournée vers le parc, pour limiter l'impact visuel des constructions proches du parc.
- aménagement d'un parvis depuis l'entrée de l'école Lanos jusqu'au parc, permettant de créer une continuité entre les différents usages (école-logements-parc) .
- réaménagement du parc animalier (par exemple implantation d'un kiosque, d'une volière, d'un sanitaire public).









- Séquence 3 : aménagement de l'entrée de ville (carrefour Rue Roger Marie et rue du Boscq)

Le plan de circulation actuel a modifié les modalités d'accès au centre-ville en reportant les entrées depuis les routes de Donville et d'Avranches vers la partie ouest du Val-es-Fleurs, en empruntant la rue Roger Maris puis la rue du Boscq.

Il est donc proposé de s'adapter à ce plan de circulation en réorganisant l'espace public situé au débouché de la rue Roger Marie, pour augmenter l'offre de stationnement mais aussi améliorer la qualité urbaine de cet espace. L'objectif est de capter des flux routiers entrants à destination du coeur de ville pour les inciter à se stationner puis à rejoindre le centre-ville et le port à pied, au travers du Cours Jonville.

Trois zones de stationnement pourront ainsi être aménagées à terme, en réutilisant une grande partie des stationnements existants. Cet aménagement d'ensemble se prolonge naturellement le long de la rue du Boscq vers le cœur de ville (cf chapitre suivant). Le stationnement de longue durée des bus de la ligne n°2 du réseau NEVA pourra être assuré le long de la rue du Boscq, sur un espace dédié.

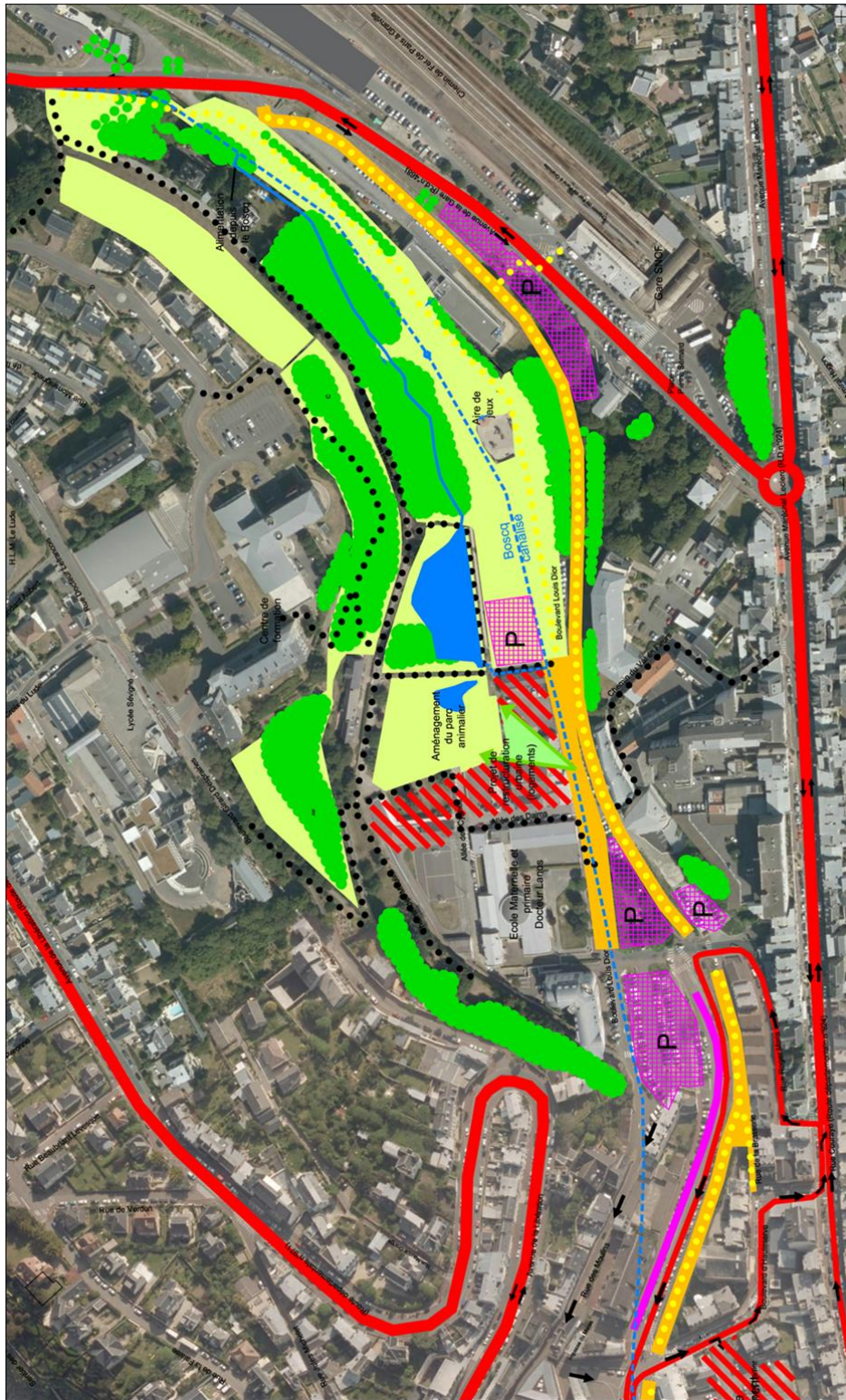


Légende :			
	Espace naturel		Projet de renouvellement urbain (logements)
	Boisement		Projet de renouvellement urbain (logements ou équipements)
	Parking à réaménager ou à créer		Liaison piétonne existante
			Liaison piétonne à créer ou à aménager
			Espace public à aménager









- Aménagement commun aux trois séquences : création d'un mail piéton-cycle sur le tracé de l'ancienne voie ferrée.

Le disparition de l'usage ferroviaire sur cette voie ayant fait l'objet d'un déclassement offre l'opportunité de créer une liaison douce structurante le long du Val-es-Fleurs, permettant de relier les quartiers Est de Granville et la commune de Donville au centre-ville de Granville. Le gabarit actuel des anciennes emprises ferroviaires donne toute latitude pour aménager une circulation pour les cycles en accompagnement de celle des piétons.

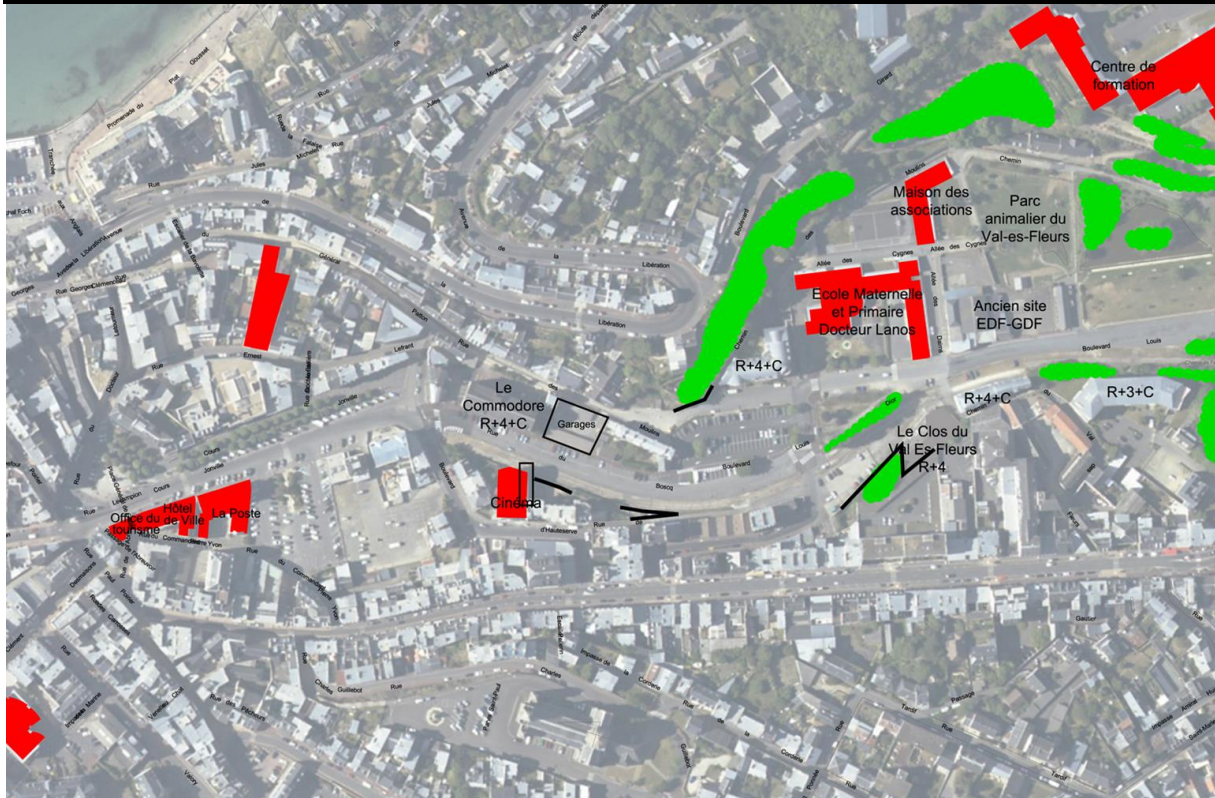
En face la gare, le dénivelé important entre l'Avenue de la Gare et le Val es Fleurs en contrebas permet de réaliser un parking silo paysagé le long de la falaise. Les modalités d'aménagement de ce parking sont détaillés dans le chapitre de présentation du projet dans le rapport de présentation, ce projet devra permettre de réaliser un connexion piéton-cycle entre la place de la gare et la liaison verte au pied du talus. Le projet de parking devra aussi être réalisé en conservant un espace fonctionnel suffisant pour l'aménagement de la liaison douce le long du Val.



Légende :

	Espace naturel		Projet de renouvellement urbain (logements)
	Boisement		Projet de renouvellement urbain (logements ou équipements)
	Parking à réaménager ou à créer		Liaison piétonne existante
			Liaison piétonne à créer ou à améliorer
			Espace public à améliorer

Secteur 7.2: Aménagement de la rue du Boscq et du Cours Jonville



1. Diagnostic et enjeux :



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5

La rue du Boscq est marquée par :

- le stationnement longitudinal et en épi sur les deux rives de la voie. Cette offre de stationnement gratuite et proche du cœur de ville est fréquemment occupée en totalité. Or, n'étant pas formalisée par des aménagements adaptés, elle peut gêner le cheminement des piétons et est peu qualifiante pour cet axe qui joue le rôle d'entrée de ville dans le nouveau plan de circulation.



- la présence de nombreux murs de pierres qui viennent soutenir les falaises dans les parties non bâties. Ces murs sont actuellement peu mis en valeur par les aménagements publics (photo).
- l'emprise de l'ancienne voie ferrée (6 m sur la rive sud).
- le mur pignon du cinéma qui pourrait être valorisée (très visible dans le paysage urbain, photo 4).
- l'accès piéton privilégié vers le Boulevard d'Hauteserve en empruntant la rue de la Brasserie (photo 5).

L'offre actuelle de stationnement sur la rue du Boscq et le Cours Jonville s'élève à 136 places environ.



(E : Place en Epi / L : Place Longitudinale)

2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.



OBJECTIFS DE MIXITE SOCIALE ET DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

- nombre minimum de logements attendus (Cours Chartier) : 31 logements (100 lgts/ha minimum)
- mixité sociale : 20 % de logement social aidé (dont 50% minimum de PLUS ou PLAI)

TYPE D'URBANISATION ATTENDUE – PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

En cohérence avec les aménagements présentés précédemment sur le Val es Fleurs, cet espace stratégique dans le fonctionnement de la ville et dans le futur lien qui sera créé avec l'espace portuaire pourra faire l'objet des aménagements suivants :

- **formalisation d'un mail piéton** en rive sud de la voie, dans le prolongement de la liaison descendant du Val-es-Fleurs et se poursuivant vers l'espace portuaire par le passage du Pont Jacques réaménagé. Ce mail piéton est aussi connecté à la partie haute du centre-ville (rue Couraye) par la rue de la Brasserie. La rive nord du Cours Jonville est aussi aménagée pour combiner déplacements doux et offre de stationnement.

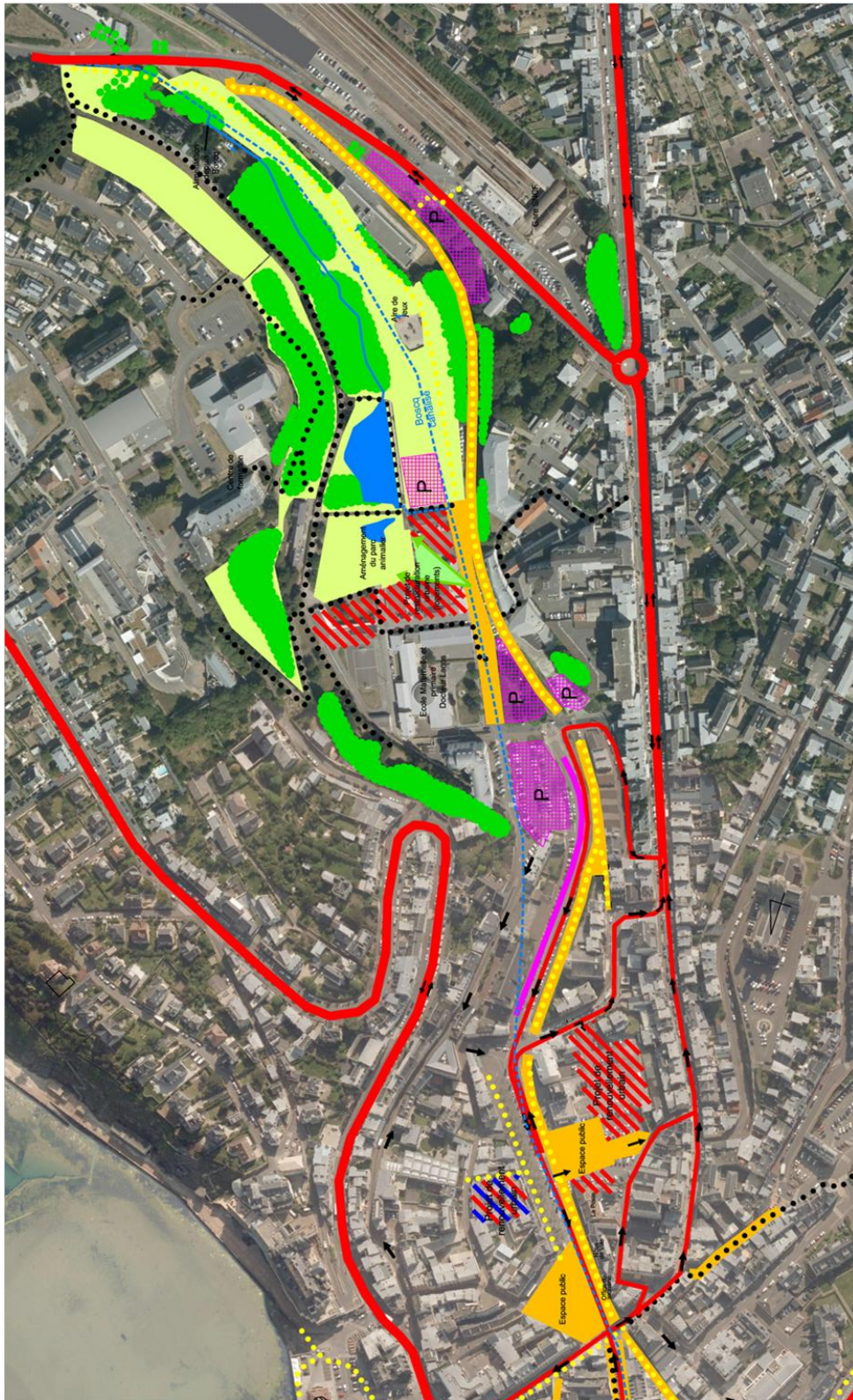
- **mise en place d'un processus de renouvellement urbain** sur deux sites bordant le cours Jonville :









- au nord, le bâtiment de l'ancienne Banque de France peut être réutilisé pour accueillir un projet de logements ou bien un équipement public structurant. Même si l'affectation de cet espace n'est pas précisément déterminée à ce jour, la réaffectation de ce bâtiment devra étudier la possibilité de créer une continuité piétonne entre le cours Jonville au sud et le marché couvert au nord.

- au sud, le parking du Cours Chartier a été réalisé au milieu des années 90 en lieu et place d'anciennes habitations. L'objectif du projet urbain est de réinvestir ce site en aménageant un espace public sur la partie nord, doté d'un parking sous-terrain et bordé sur la partie ouest par un nouveau bâtiment en continuité de l'actuelle poste. Le parking sous-terrain sera connecté au cours Jonville au nord mais aussi à la rue du Commandant Yvon au sud. La partie plus au sud sera urbanisée sous forme de logements collectifs qui devront conserver une perméabilité piétonne entre le boulevard d'Hauteserve et le nouvel espace public. Les immeubles qui borderont la nouvelle place publique devront proposer des rez-de-chaussé dotés de commerces ou de services pour participer à l'animation de la place.

- **maintien du plan de circulation actuel** : le sens de circulation actuel du cours Jonville est conservé, le futur parking devra être accessible depuis le cours Jonville au nord mais aussi depuis la rue du Commandant Yvon au sud.

Plan global : Orientations d'Aménagement et de Programmation du Val es Fleurs au Cours Jonville



Légende :	
	Espace naturel
	Boisement
	Parking à réaménager ou à créer
	Projet de renouvellement urbain (logements)
	Projet de renouvellement urbain (logements ou équipements)
	Liaison piétonne existante
	Liaison piétonne à créer ou à aménager
	Espace public à aménager

Secteur 8 : Aménagement de l'espace portuaire et du lien ville-port

1. Préambule :

Le projet d'extension portuaire présenté dans le PLU de 2008 a connu des évolutions depuis cette date, un nouveau programme d'aménagement de l'espace portuaire a donc été élaboré par le Conseil Général, en association avec la CCI, la ville de Granville et l'équipe d'urbanistes en charge du PLU, en concertation avec les associations et usagers du port. La ville et les urbanistes en charge du PLU ont plus particulièrement travaillé sur les modalités d'aménagement des espaces terrestres (rue des Isles, rue du port) et sur l'aménagement du lien ville-port, entre le Cours Jonville et le quai d'Orléans.



Le nouveau projet portuaire proposé par le Conseil Général et formalisé début 2016, suite à une large concertation avec les différents participants au comité de pilotage, propose des évolutions importantes par rapport au projet antérieur. Ces évolutions répondent à un nécessaire équilibre recettes/dépenses, en prenant en compte la réduction du nombre de places de plaisance (600 au lieu de 700), la suppression du port à sec et la nécessaire valorisation immobilière de certains espaces. Le plan ci-contre présente la dernière version du plan d'aménagement du projet.

Ce plan d'ensemble propose des aménagements portuaires assez précis sur l'espace maritime (création de digues, aménagement de pontons...) alors que les espaces terrestres (rue du Port, rue des Isles, quai d'Orléans) font l'objet d'une délimitation globale associée à des objectifs programmatiques.

Les concepteurs du PLU (ville de Granville et urbanistes) ont donc plus particulièrement travaillé sur l'aménagement de ces espaces terrestres, en lien étroit avec la réorganisation des activités portuaires, en prolongeant la réflexion vers le cœur de la ville. **Le transfert d'une partie des activités économiques** permet en effet de **libérer des espaces porteurs d'un fort potentiel urbain**, car "accrochés" à la ville. Prolonger les usages de la ville sur le domaine

portuaire au travers de l'aménagement de ces espaces va permettre à Granville de renforcer sa dimension maritime.

ce.

Le projet de lien entre la ville et le port s'est attaché à traiter l'interface sur les thèmes suivants :

- modalités de déplacement alternatif à la voiture : création de liaisons douces.
- perceptions visuelles des différents paysages urbains et maritimes.
- lien fonctionnel entre le port et la ville, via l'usage des espaces publics.

Les Orientations d'aménagement et de Programmation du PLU visent à définir un programme d'insertion et d'usage du port sur les thèmes de l'urbanisme, du patrimoine et de l'environnement. Les domaines plus techniques portant notamment sur les ouvrages proprement maritimes ne sont donc pas abordés de façon détaillée.

Ces OAP porteront plus précisément sur le quartier de la ville situé entre le cours Jonville et le port, en intégrant notamment le projet d'aménagement prévu depuis le Val es Fleurs.

Le principal objectif urbain des élus municipaux vis à vis du port est d'améliorer les liens entre les espaces portuaires et le coeur de ville, notamment le secteur du cours Jonville.

La cohérence du projet passe nécessairement par une **perception commune des espaces le long de ces axes**, que l'on se trouve dans la ville ou sur le port. Ceci passe par **une continuité des aménagements urbains, par une complémentarité des activités desservies** (création d'axes marqués par une activité commerciale, ou bien par des équipements).

Ce projet de lien ville-port doit être abordé dans un souci de cohérence avec le projet d'aménagement du Val es Fleurs accompagnant la nouvelle entrée dans le centre-ville.

2. Orientations d'aménagement et de programmation :

Les indications graphiques portées au schéma ci-contre représentent un principe indicatif et non une règle normée.

Objectifs de mixité sociale et de production de logements

- nombre minimum de logements attendus en cas d'opération de logements (Place Albert Godal) : 27 logements (100 lgts/ha minimum)
- mixité sociale : 20 % de logement social aidé (dont 50% minimum de PLUS ou PLAI)

Le plan ci-dessous présente les différentes orientations d'aménagement et de programmation du projet sur les espaces terrestres comme maritimes. Ces OAP visent à déterminer les espaces d'interventions puis affectent une vocation dominante à ces différents secteurs, elles font l'objet d'une présentation détaillée par secteur.



Légende (espace portuaire et lien ville-port):

	Espace associant des activités urbaines (tourisme, loisirs, commerces, services) et des activités portuaires (pêche, plaisance...)		Parking existant
	Projet de renouvellement urbain (logements et/ou équipements)		Parking à créer ou à aménager
	Espace public aménagé		Bassin à flot
	Principe d'implantation du bâti qualifiant l'espace public		Espace portuaire aménagé
	Liaison piétonne existante		Chantier naval reconfiguré
	Liaison piétonne à créer ou à aménager		Espace à terre dédié spécifiquement à la pêche
			Chenal d'accès aux ports

2.1. Aménagement de l'interface entre la ville et le port :

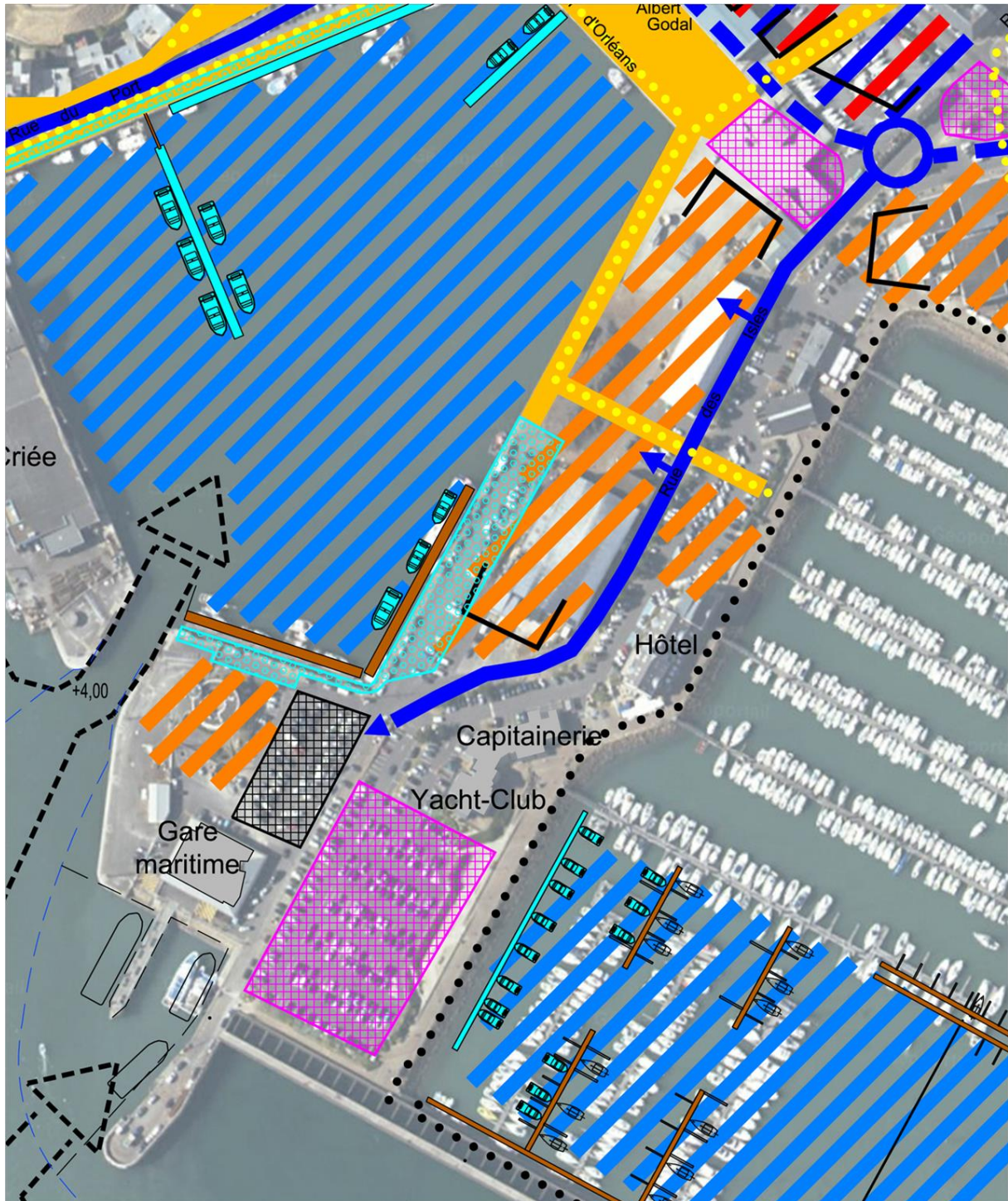
Le projet développe l'idée de créer un lien urbain fort entre la rue des Isles et la ville en prolongeant la ville vers son port. Cette extension urbaine se compose autour des enjeux suivants :

- report du Bld des Amiraux pour libérer un espace de projet et favoriser la desserte de la rue des Isles
- composition d'un tissu urbain dense structuré autour de rues nouvellement créées. Cet espace peut accueillir des logements ou bien des équipements d'intérêt collectif.
- prise en compte des vues mer depuis les immeubles pré-existants (front de port, résidence Transatlantique).
- implantation d'un tissu commercial le long des nouvelles rues.
- conservation d'une esplanade publique en bordure du quai d'Orléans pour la mise en scène du paysage de la Haute-ville et de la rue du Port.














La composition urbaine sera définie pour favoriser les liens et la synergie entre ces différents équipements, mais aussi pour structurer l'espace selon deux lignes de forces :

- **axe reliant les deux bassins portuaires dans le prolongement du quai d'Orléans, et mettant en valeur les façades du bâtiment longitudinal de la rue des Isles et du complexe hôtel-séminaire.**

- axe de mise en scène de la haute-ville en arrivant depuis le Boulevard des Amiraux.



Légende (espace portuaire et lien ville-port):

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Espace associant des activités urbaines (tourisme, loisirs, commerces, services) et des activités portuaires (pêche, plaisance...) |  | Parking existant |
|  | Projet de renouvellement urbain (logements et/ou équipements) |  | Parking à créer ou à aménager |
|  | Espace public aménagé |  | Bassin à flot |
|  | Principe d'implantation du bâti qualifiant l'espace public |  | Espace portuaire aménagé |
|  | Liaison piétonne existante |  | Chantier naval reconfiguré |
|  | Liaison piétonne à créer ou à aménager |  | Espace à terre dédié spécifiquement à la pêche |
| | |  | Chenal d'accès aux ports |



En complément de ces axes visuels, deux liaisons douces structurantes relient le cœur de ville vers les espaces portuaires :

- la liaison par la rue du Pont-Jacques.
- une nouvelle liaison depuis la rue Clément Desmaisons pour rejoindre le bassin du Hével en passant entre l'hôtel et la résidence service.

La réorganisation de la rive ouest de la rue des Isles s'accompagnera d'un changement de vocation des espaces situés entre le boulevard des Amiraux et le port du Hével.

L'espace actuel d'entretien des bateaux sera en grande partie conservé, mais l'espace plus à l'ouest situé à l'interface entre la ville et le port pourra évoluer pour accueillir des équipements structurants à vocation notamment touristique. Cette évolution participe d'une extension naturelle de la ville vers son port, le boulevard des Amiraux n'étant alors plus une frontière entre ces deux entités mais devient un boulevard urbain.

Les activités commerciales liées à la plaisance et concernées par le projet pourront trouver un espace d'accueil dans les futurs bâtiments construits le long de la rue des Isles.

2.2. Aménagement de la Rue des Isles :

Les espaces en bord de quai sud du bassin à flots font l'objet d'une forte restructuration afin de d'améliorer les conditions de travail des pêcheurs et d'accueillir des activités touristiques et ludiques sur le quai sud, en lien avec la ville.

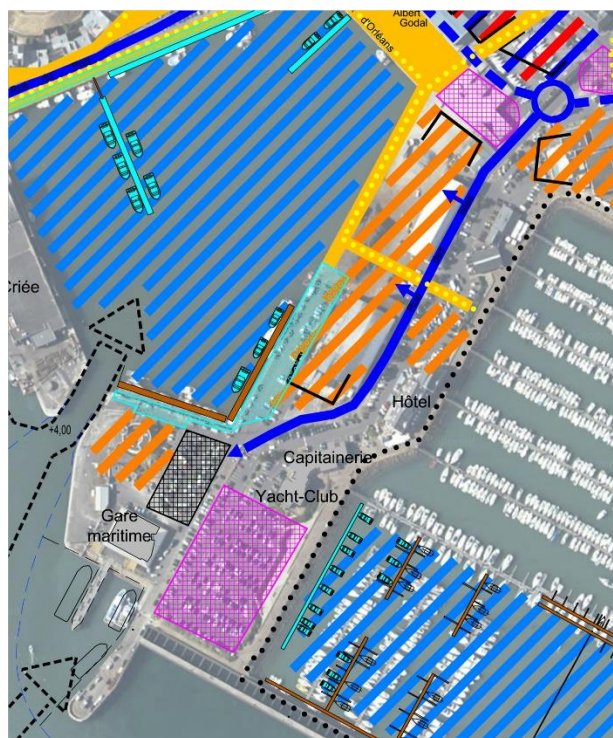
Un gradient sera défini dans la vocation de cet espace :

- une première partie proche de la ville sera dédiée à l'accueil d'équipements commerciaux, touristiques et de loisirs en lien avec le fonctionnement de la ville. Les bords de quai seront aménagés en espace piétonnier dans le prolongement de place Godal et de la rue du Pont Jacques.
- une deuxième partie sera ensuite dédiée à l'activité de pêche, les accès aux quais sont donc réservés à cette activité, ainsi qu'un espace de travail et de stockage en rez-de-chaussé des futurs bâtiments. L'espace entre le bord de quai et les futures constructions sera suffisant pour permettre un usage professionnel satisfaisant pour les pêcheurs.












Pour faciliter les cheminements des piétons sur cet espace sans entrer en conflit avec les usagers professionnels des quais, une hypothèse de création d'une promenade surélevée, aménagée en belvédère autour des futurs bâtiments pourra être étudiée.

A l'extrémité de la rue des Isles, le projet prévoit le doublement de la capacité de stationnement sur le parking du Hérél (gain estimé à 170 places environ), pour répondre aux nouveaux besoins liés notamment à l'extension du port du Hérél. Sur cet espace, une réflexion pourra aussi être menée pour réaliser un espace de mise à l'eau des bateaux.

Pour les activités nouvelles implantées le long de la rue des Isles, les besoins en stationnement seront pris en compte sur place (aménagement de parkings sous-terrain par exemple).

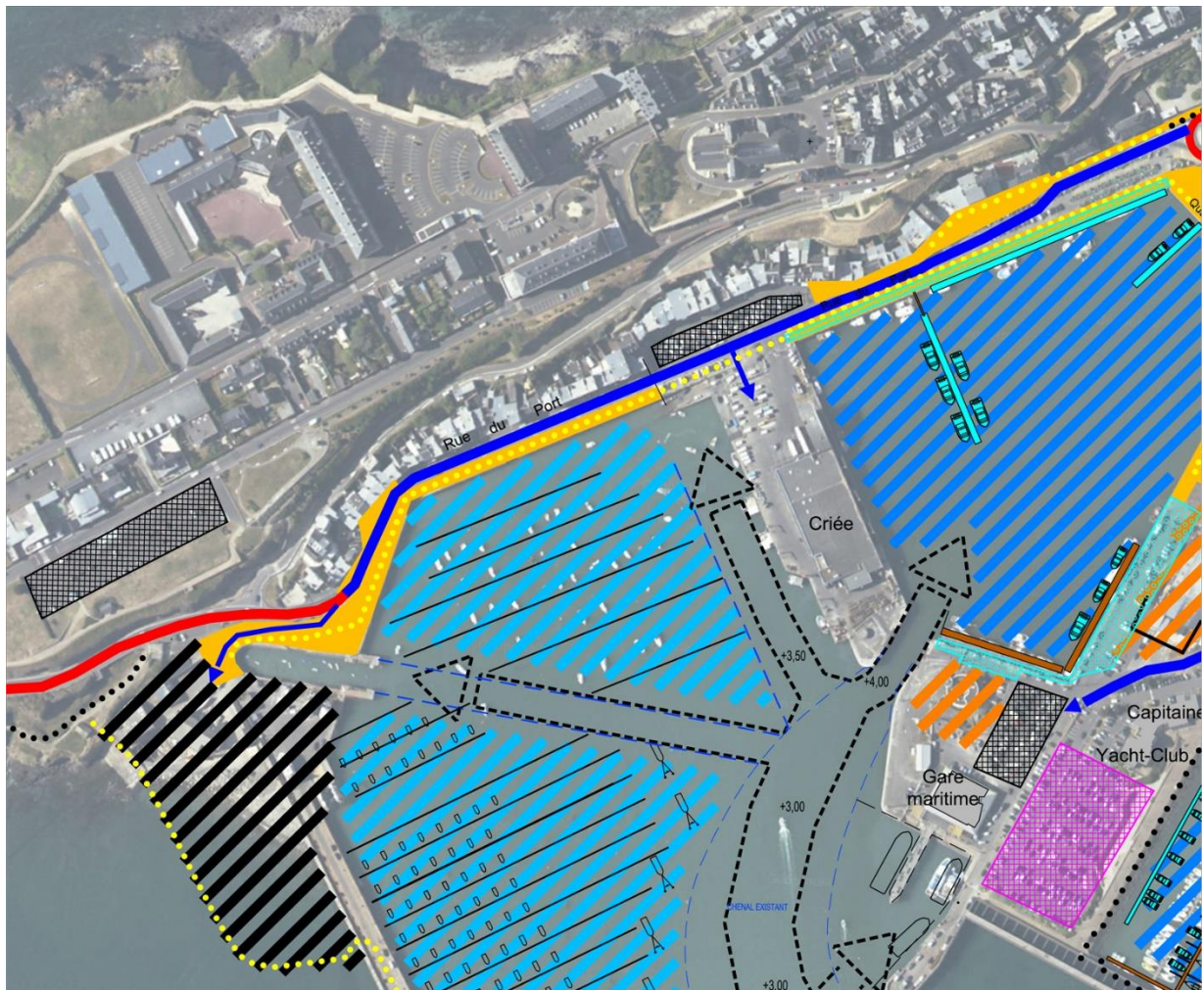


Légende (espace portuaire et lien ville-port):














	Espace associant des activités urbaines (tourisme, loisirs, commerces, services) et des activités portuaires (pêche, plaisance...)		Parking existant
	Projet de renouvellement urbain (logements et/ou équipements)		Parking à créer ou à aménager
	Espace public aménagé		Bassin à flot
	Principe d'implantation du bâti qualifiant l'espace public		Espace portuaire aménagé
	Liaison piétonne existante		Chantier naval reconfiguré
	Liaison piétonne à créer ou à aménager		Espace à terre dédié spécifiquement à la pêche
			Chenal d'accès aux ports

2.3. Requalification de la Rue du Port :

L'ensemble du linéaire de la rue sera aménagé afin d'optimiser l'espace public en offrant des espaces dédiés aux circulations douces mais aussi aux commerces (aménagement qualitatif des terrasses). Le stationnement sera réorganisé et réduit en nombre (report sur l'espace proche du chantier naval). Le long des quais, une bande de service est aménagée pour l'activité portuaire, pouvant intégrer du stationnement en long.



Légende (espace portuaire et lien ville-port):

	Espace associant des activités urbaines (tourisme, loisirs, commerces, services) et des activités portuaires (pêche, plaisance...)		Parking existant
	Projet de renouvellement urbain (logements et/ou équipements)		Parking à créer ou à aménager
	Espace public aménagé		Bassin à flot
	Principe d'implantation du bâti qualifiant l'espace public		Espace portuaire aménagé
	Liaison piétonne existante		Chantier naval reconfiguré
	Liaison piétonne à créer ou à aménager		Espace à terre dédié spécifiquement à la pêche
			Chenal d'accès aux ports

2.4. Extension du chantier naval par la création d'un môle sur l'espace maritime.

Le chantier naval existant est étendu pour répondre aux besoins complémentaires liés à l'extension de la capacité d'accueil des ports de Granville, en lien avec la remise en service de la forme de radoub voisine.

Cette extension se réalisera donc vers la mer sous la forme d'un ouvrage maritime qui reste à déterminer, mais qui devra se dégager du rocher pour conserver l'espace actuel d'évacuation

du Boscq (poste de crue et porte à flots), et qui devra chercher à limiter son emprise linéaire sur la grande digue.

La conception du terre-plein devra être pensée pour limiter l'impact paysagers des activités qui s'y dérouleront. Ce terre plein pourra par exemple être creusé pour assurer la protection des activités et intégrer le stationnement et les bâtiments de la ZAM.

Son insertion dans le site passe aussi par une réflexion sur l'impact visuel depuis le cap. Afin de minimiser cet impact, le projet devra travailler sur sa forme et sur la nature des matériaux utilisés. A titre d'exemple, une forme souple accompagnant les fonds rocheux sur sa façade maritime permettrait de lui donner un caractère le plus naturel possible. En définitive, le surplomb du terre-plein oblige a un traitement qualitatif de la 5ème façade (traitement du sol, nature des

toitures et des façades des bâtiments d'activités..

Les ouvrages maritimes nouveaux comme les digues et les enrochements seront qualitatifs et de préférence en maçonnerie . La forme de radoub , le quai du pan-coupé et le soubassement de la rue du port sont conservés en l'état.

Les réflexions sur l'aménagement du terre-plein devront aussi étudier la possibilité de réaliser un cheminement piéton public sur la périphérie de l'ouvrage, permettant de connecter le chemin de douaniers longeant le roc d'une part et la grande digue d'autre part. Ce cheminement pourra éventuellement passer en surplomb du poste de crue et de la porte à flots.

Autour de la forme de radoub, un espace patrimonial et d'accueil touristique sera aménagé, complété par une offre de stationnement situé en entrée de ZAM et bénéficiant aux usagers et visiteurs de la rue du port.














Concernant la forme de Radoub, sa rénovation n'est pas liée à une décision du PLU mais doit faire partie de l'activité et de l'exploitation portuaire. Toutefois, d'autres ports sont déjà équipés de nouveau matériel de levage il convient donc de ne pas multiplier cet outillage onéreux à l'achat et en entretien et de le faire correspondre aux besoins réels, justifiés et économiquement viable.

2.5. Aménagement des nouveaux espaces d'accueil des bateaux de plaisance et de pêche (extension du port du Hérel, aménagement de l'avant-port).

Les modalités de réalisation des ouvrages de l'extension Est du port du Hérel relèvent de considérations techniques liées aux conditions d'accès au port (courantologie) et aux obligations en matière de protection contre les éléments naturels marins (hauteur et profondeur des futurs ouvrages). Le PLU n'a donc pas à donner d'indications concernant la réalisation de ces ouvrages, il affiche toutefois un objectif de minimiser les incidences de cette extension sur le bassin du CRNG. La réduction de la surface de son bassin d'évolution peut être compensée par une extension au nord en direction de la plage, et par un dragage régulier permettant de limiter les effets de la sédimentation marine qui réduit les espaces de navigation.



Légende (espace portuaire et lien ville-port):

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Espace associant des activités urbaines (tourisme, loisirs, commerces, services) et des activités portuaires (pêche, plaisance...) |  | Parking existant |
|  | Projet de renouvellement urbain (logements et/ou équipements) |  | Parking à créer ou à aménager |
|  | Espace public aménagé |  | Bassin à flot |
|  | Principe d'implantation du bâti qualifiant l'espace public |  | Espace portuaire aménagé |
|  | Liaison piétonne existante |  | Chantier naval reconfiguré |
|  | Liaison piétonne à créer ou à aménager |  | Espace à terre dédié spécifiquement à la pêche |
| | |  | Chenal d'accès aux ports |

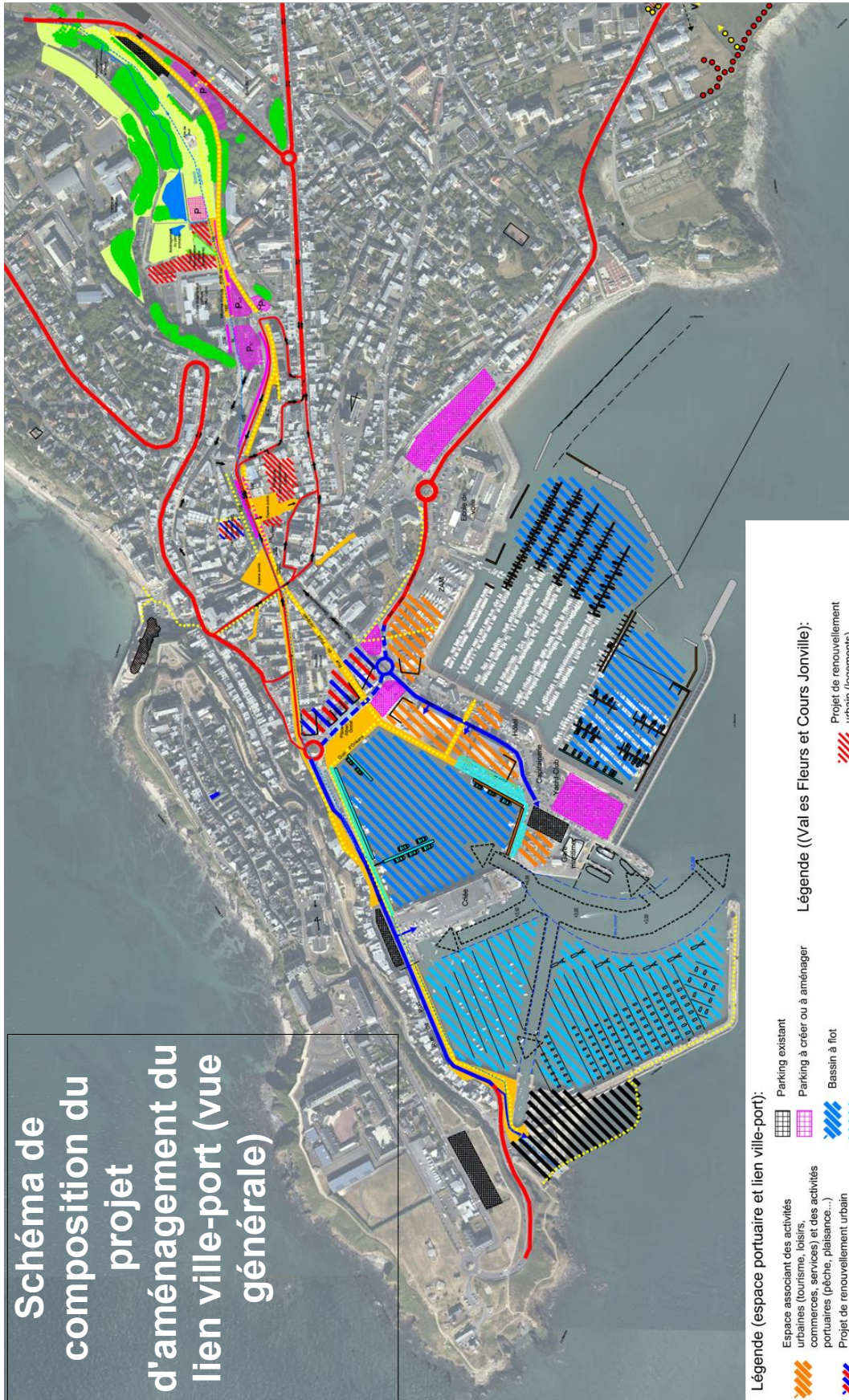


Schéma de composition du projet d'aménagement du lien ville-port (vue générale)

Légende (espace portuaire et lien ville-port):

- Espace associant des activités urbaines (tourisme, loisirs, commerces, services) et des activités portuaires (pêche, plaisance...)
- Projet de renouvellement urbain (logements et/ou équipements)
- Espace public aménagé
- Principe d'implantation du bâti qualifiant l'espace public
- Liaison piétonne existante
- Liaison piétonne à créer ou à aménager
- Parking existant
- Parking à créer ou à aménager
- Bassin à flot
- Espace portuaire aménagé
- Chantier naval reconfiguré
- Espace à terre dédié spécifiquement à la pêche
- Chenal d'accès aux ports

Légende ((Val es Fleurs et Cours Jonville):

- Projet de renouvellement urbain (logements)
- Projet de renouvellement urbain (logements et/ou équipements)
- Espace naturel
- Boisement
- Parking à réaménager ou à créer
- Liaison piétonne existante
- Liaison piétonne à créer ou à aménager
- Espace public à aménager