

3

Plan Local d'Urbanisme

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

APPROBATION

GRANVILLE

NORMANDIE



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE



atelier du

CANAL

Révision arrêtée le :
21 septembre 2016

Révision approuvée le :
29 mai 2017

Modification
simplifiée N°1*
approuvée le :
03 mars 2020
*N'ayant pas entraîné
de changement sur ce
document

- 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

1. INTRODUCTION : PRESENTATION DE LA NOTION DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'OUTIL PADD :	3
2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES DE GRANVILLE	5
2.1. Le paysage et l'environnement :	5
2.1.1. Protéger le paysage naturel des deux grandes vallées de Granville, et organiser leur fréquentation et leurs usages.	5
2.1.2. Protéger le paysage naturel littoral.	7
2.1.3. Conserver des espaces naturels à l'intérieur de la ville :	7
2.1.4. Développer la ville dans un souci de préservation du littoral :	7
2.1.5. Accompagner le projet portuaire dans les domaines du paysage et de l'environnement :	7
2.1.6. Préserver le site naturel de Chausey.	8
2.1.7. Economiser les ressources naturelles :	8
2.1.8. Assurer un développement économe en énergie :	9
2.1.9. Se prémunir des risques naturels et technologiques :	9
2.2. L'habitat :	10
2.2.1. Prospective démographique et objectifs de production de logements :	10
2.2.2. Projet spatial de développement de l'habitat :	11
2.3. L'activité économique :	14
2.4. Les équipements :	16
2.5. La mobilité et les liaisons interquartiers :	17
2.5.1. Les déplacements automobiles : organisation des déplacements entre quartiers , hiérarchisation des accès au centre-ville et maîtrise des déplacements dans le cœur de ville:	17
2.5.2. Les déplacements doux : piétons et cycles	17
2.5.3. Prise en compte de la récente création d'une offre de transport en commun:	18
2.5.4. Prise en compte des problématiques de déplacement en lien avec le projet portuaire :	18

1. Introduction : présentation de la notion de développement durable et de l'outil PADD :

La loi du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (S.R.U.), a réformé notamment les documents d'urbanisme tels que les schémas directeurs et les plans d'occupation des sols.

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) a donc disparu au profit du Plan Local d'Urbanisme (PLU), dont le contenu et les objectifs sont sensiblement différents.

La loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010, dite « Grenelle 2 », complète ce dispositif législatif en renforçant la dimension environnementale et la mise en cohérence des SCoT et PLU. Elle assigne au PLU de nouvelles missions et de nouveaux instruments d'intervention et renforce son articulation avec le SCoT. Elle modifie sa composition et incite à l'élaboration de PLU d'échelle intercommunale (PLUi) aux prérogatives élargies. Elle élargit les obligations de compatibilité et de prise en compte de nouveaux documents et étend le pouvoir du préfet en matière de contrôle de légalité.

La Loi ALUR du 24 mars 2014 vise à permettre l'accroissement de l'offre de logements dans des conditions respectueuses des équilibres des territoires. Ces objectifs s'appuient sur un effort accru en matière d'économie du foncier associant une densification de la ville et une lutte plus efficace contre le mitage dans l'espace rural.

Le PLU est donc un document communal ou intercommunal qui détermine les conditions permettant d'assurer, dans le respect des articles L.100-1 et L.100-2 du Code de l'urbanisme, un certain nombre de principes ou d'objectifs fondamentaux, issus de l'application du **concept de développement durable**. Il doit en outre permettre de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, de rationaliser la demande de déplacements,...

Afin de donner aux documents locaux une **forme positive**, l'objet du PLU est d'exprimer un **PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES** de la commune.

Ce projet doit satisfaire aux besoins définis à partir du **diagnostic**, établi au regard des prévisions économiques et démographiques ; et il doit déterminer les conditions permettant d'assurer les objectifs fondamentaux du Code de l'urbanisme, visés aux articles **L.100-1** et **L.100-2**.

La notion de développement durable est définie dans le Code de l'environnement. Elle vise à **satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs**.

Le PADD, conformément à l'article L 151-5, fixe des **objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain**.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables permet donc à la Commune de définir un cadre de référence pour ses interventions dans les quartiers ou sur le bâti existant ; il intègre l'ensemble des projets d'aménagement intéressant la commune (traitement des espaces publics, des paysages, de l'environnement). Le **PADD**, est un **document à vocation générale de définition des grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme** retenues pour l'ensemble de la commune. Il est complété par les orientations d'aménagement et de programmation qui concernent des secteurs ou quartiers.

Le **PADD** reste la pièce maîtresse au sein du PLU puisque c'est **LE projet**. Les **orientations d'aménagement et de programmation** plus précises et le **règlement**, doivent être cohérents avec lui, c'est-à-dire ne pas le contredire ou le remettre en cause.

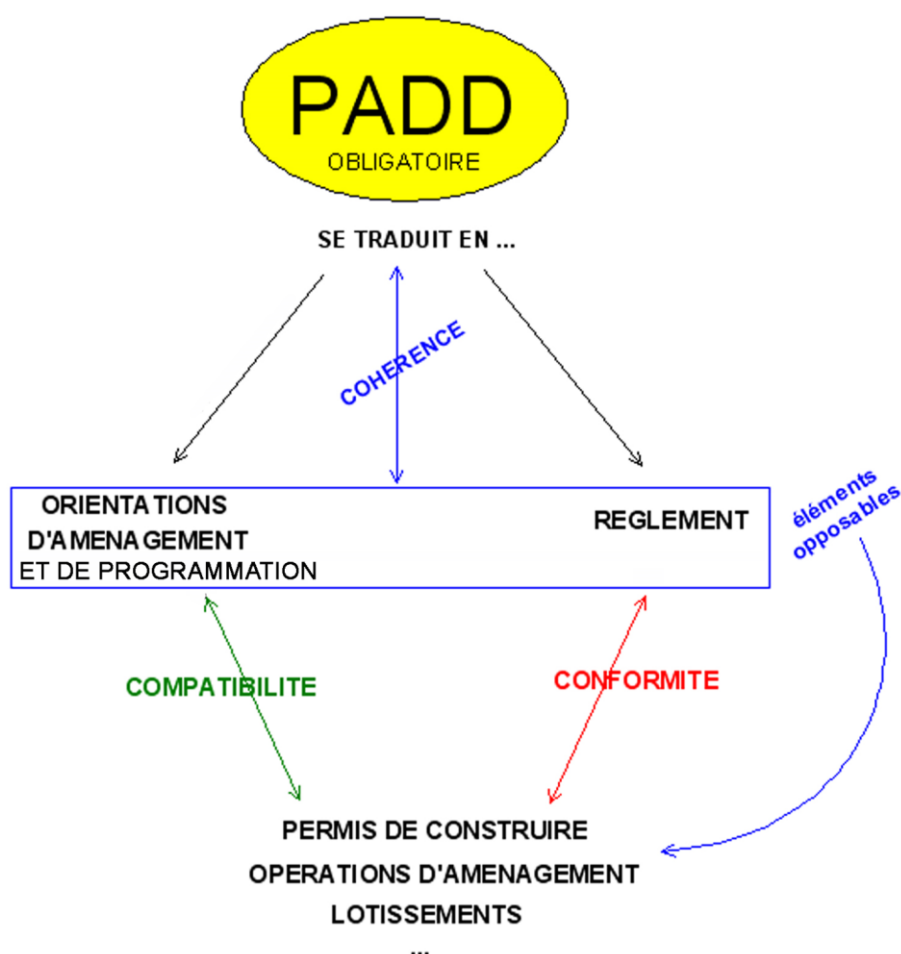
Le PLU est donc pour les élus un **document plus exigeant (plus opérationnel)** que le POS, grâce à la détermination de ce Projet d'Aménagement et **pour les citoyens un document plus lisible, facilitant la concertation, à laquelle il est désormais systématiquement soumis.**

Le PLU enfin, grâce à ce projet, doit être pour les territoires concernés, un document plus riche car plus global et plus prospectif.

Seul le «règlement» (écrit et zonage ou littéral et graphique) est opposable au permis de construire. Cependant, le PADD est une sorte d'engagement moral. C'est le projet politique de la commune en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Les orientations d'aménagement et de programmation quant à elles, doivent être respectées «dans l'esprit».

Ce schéma permet de mieux comprendre le rapport entre les différentes pièces.



A la suite de sa future approbation, **le PLU sera appelé à connaître des adaptations** dans les 10-15 années à venir, pour répondre à des problématiques inconnues à ce jour. Cette nécessaire évolutivité du PLU est toutefois encadrée par le code de l'urbanisme qui précise que ces évolutions peuvent être faites par des procédures de modification ou bien de révision allégée, à condition que ces évolutions ne « change pas les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables » (article L 153-31 du code de l'urbanisme). Cette disposition législative implique que le PLU définisse les grandes orientations du projet urbain de la commune sans entrer dans un détail trop précis pouvant bloquer des évolutions ultérieures du PLU.

2. Le projet d'aménagement et de développement durables de Granville

Afin de traiter la question des grands équilibres de développement à l'échelle de la commune, qui constituent la matrice du PLU, la méthode retenue est la suivante.

Le premier chapitre traité est celui de l'environnement. Ce thème consiste à travailler sur la dimension naturelle et environnementale du projet pour définir préalablement des zones naturelles à préserver. Cette approche permet de répondre à la question de la capacité d'accueil de la commune, en écho aux obligations définies par la loi littoral.

Ensuite, les chapitres qui portent sur les **thèmes de l'habitat, du développement économique, des modalités de déplacements et du cadre de vie** sont élaborés à partir de ce préalable environnemental.

2.1. Le paysage et l'environnement :

Préambule. Le projet environnemental se construit autour de 3 idées maîtresses :

- préserver les **espaces naturels présentant une grande valeur** écologique et paysagère en garantissant leur **pérennité sur le long terme**.
- protéger les **éléments naturels** qui constituent la **matrice naturelle** de la commune (espaces boisés, cours d'eau, zones humides), dans les zones naturelles précédemment identifiées mais aussi dans la zone rurale au sens large et à l'intérieur du tissu aggloméré.
- **promouvoir une ville compacte** qui garantisse la préservation des terres agricoles et naturelles (gestion économe des sols) tout en rapprochant les habitants des lieux de travail et des lieux de vie (équipements publics, commerces, espaces publics). Ce mode de développement doit ainsi permettre aux habitants de Granville de trouver des alternatives crédibles aux déplacements automobiles (favoriser les déplacements à pied, en vélo ou en transport en commun), il est explicité dans les chapitres suivants mais a des interactions fortes avec la dimension environnementale du PLU.

Le projet de protection et de mise en valeur du paysage, ainsi que de la préservation de l'environnement se décline en huit idées fortes :

2.1.1. Protéger le paysage naturel des deux grandes vallées de Granville, et organiser leur fréquentation et leurs usages.

Granville est délimitée au nord et au sud par deux grandes vallées (Saigue et Boscq), qui différencient la ville des espaces périurbains environnants tout en étant le lieu de contact et d'échange avec les communes voisines. Ces espaces font donc l'objet d'une attention particulière dans le PLU.

1. Vallée de la Saigue :

Cette vallée doit conserver son caractère naturel qui souligne dans le paysage le passage de Granville à St Pair sur Mer. Différentes orientations précisent cette volonté :

- Le projet de PLU préserve ce corridor naturel en **interdisant l'implantation de nouvelles constructions dans le fond de la vallée** et dans sa partie la plus étroite près de la côte. Ceci permet de limiter les zones imperméabilisées, action nécessaire pour réduire le risque d'inondation (une zone inondable est protégée en arrière de St-Nicolas plage). Un PAPIS (Programme d'Actions et de Prévention contre les Inondations) est actuellement en cours d'élaboration à l'échelle du bassin versant, ses préconisations en matière de lutte contre les inondations pourront être retranscrites ultérieurement dans le PLU (protection de zones d'expansion, création d'ouvrage de régulation des eaux pluviales, objectifs de limitation de

l'imperméabilisation des sols). Enfin, sur les coteaux, le projet de ZAC de la Clémentière a été délimité pour formaliser les futures limites de la ville tout en limitant son impact paysager et environnemental sur la vallée.

- Les éléments boisés (haies ou bois) et les zones humides inventoriées dans le diagnostic du PLU composent une matrice écologique au fond de la vallée mais aussi sur les coteaux. Cette matrice associe souvent la **trame verte (réseau de haies) et la trame bleue (réseau hydrographique accompagné par des zones humides)**, sa préservation permet donc de répondre à un objectif de préservation de la qualité des eaux s'appuyant sur la structure paysagère actuelle.

- Afin de répondre aux objectifs de développement urbain de la commune, le PLU encadre l'aménagement d'un nouveau quartier sur les coteaux de cette vallée, dénommé « Ecoquartier de la Clémentière ». Ce projet a fait l'objet d'une réflexion approfondie en matière d'intégration paysagère et de prise en compte de l'environnement. A ce titre, ce projet s'inscrit dans une démarche de labellisation « écoquartier » menée par le ministère du développement durable.

L'enjeu du paysage a fortement guidé la conception de ce projet, avec un travail particulier de composition de la façade sud, vitrine de Granville depuis la route d'Avranches, mais aussi une très forte adaptation au contexte topographique et paysager pour s'insérer au mieux dans le site. L'emprise du projet a de plus été délimitée pour préserver les versants les plus exposés de la vallée.

En matière d'écologie, les trames vertes et bleues identifiées dans la vallée se prolongent jusqu'à la lisière de la ville en traversant le site de la future ZAC de la Clémentière. Cette ZAC a été conçue pour accompagner cette perméabilité écologique, et même la renforcer en densifiant le réseau bocager et en prolongeant la trame bleue par des procédés de gestion aérienne des eaux pluviales. Cette dimension particulière de gestion intégrée des eaux pluviales a ainsi été primée par le ministère du développement durable.

- Au delà de la ZAC, pour les autres constructions implantées dans l'espace rural, les nouvelles réglementations inscrites dans le code de l'urbanisme sont appliquées pour permettre des extensions mesurées et des changements de destination permettant la mise en valeur du bâti patrimonial.

D'une façon plus globale, ces mesures de protection des espaces naturels sont compatibles avec le maintien de l'activité agricole nécessaire pour aménager et conserver ces paysages.

2. Vallée du Boscq :

Plus étroite et urbanisée que la précédente, la vallée du Boscq joue un rôle fort de coupure verte définissant la limite nord de la commune, en se terminant par le Val es Fleurs qui pénètre à l'intérieur du coeur de ville. Plusieurs actions sont menées dans ce site, dans un souci de préservation du paysage et de l'environnement :

- prise en compte de la problématique de gestion des eaux pluviales, notamment par la création de bassins de rétention pour se prémunir des risques d'inondation.

- préservation des coteaux naturels et des boisements existants, notamment le long de la voie ferrée, afin de conforter le rôle joué par cette vallée dans la trame verte communale.

- préservation du réseau hydrographique principal mais aussi du réseau secondaire, pour notamment garantir une protection durable des zones humides inventoriées dans cette vallée. Le PLU affiche ainsi une volonté de préservation de ces espaces d'intérêt écologique en évitant toute urbanisation ou tout aménagement pouvant leur porter atteinte de façon irréversible.

- projet de création d'un mail piétonnier/cyclable au travers du site du Val es Fleurs sur le tracé des anciennes voies ferrées. Ce projet, développé dans le chapitre du PADD sur la mobilité, associe d'une part la réorganisation des espaces publics et du stationnement pour s'adapter au nouveau rôle d'entrée de ville joué par ce site, et d'autre part la conservation et l'aménagement du parc et des prairies existants.

- accompagnement du projet de reconversion du site de la SOFERTI, qui prévoit la création d'une zone verte de mise en valeur touristique, ouverte au public, en lien avec le mail piéton-cycle intercommunal de la vallée du Boscq.

2.1.2. Protéger le paysage naturel littoral.

Comme toute ville portuaire et balnéaire, Granville a connu un développement urbain en grande partie tourné vers la mer. Le littoral de la commune, majoritairement composé de falaises (excepté le site du port), a permis de préserver une bande naturelle sur les façades maritimes de la ville. Cette spécificité doit être préservée par des mesures appropriées :

- l'ensemble du linéaire côtier au nord de la commune et autour du cap est préservé de toute densification urbaine. Cette mesure interdit donc la création de nouvelles zones d'urbanisation terrestres à l'ouest de la Haute-ville, seul le chantier naval situé au pied du Roc pourra être étendu dans le cadre du futur projet portuaire. Les façades urbaines de la haute-ville donnant sur la mer ne seront pas densifiées, afin de favoriser les transparences depuis la mer mais aussi depuis la Haute-ville.
- les espaces naturels qui bordent le littoral au sud de la ville sont protégés, depuis la Pointe Gautier jusqu'au nord de St-Nicolas plage, sur une large bande préservant les vues sur et depuis la mer. La volonté de développement urbain de la commune privilégie donc l'arrière-pays pour assurer la préservation des espaces naturels littoraux.

2.1.3. Conserver des espaces naturels à l'intérieur de la ville :

Granville s'est construite dans un souci de proximité avec la mer et le cap, ce qui a induit un urbanisme très dense économiseur d'espaces mais conservant peu d'espaces verts à l'intérieur du tissu urbain. Dans le cadre du PLU, les élus ont souhaité conserver les quelques espaces verts existants dans la ville, à savoir :

- la vallée du Boscq en amont du Val es Fleurs.
- le parc du Val es Fleurs et les prairies le bordant.
- les grandes parcs des différents châteaux (Manoir St-Nicolas, Château de Grainville), ainsi que celui de la maison Dior.

En dehors de ces espaces boisés majeurs, la « trame verte ordinaire » est inégalement répartie à l'intérieur de la ville. Le PLU prend toutefois des dispositions réglementaires pour conserver un équilibre satisfaisant entre la nécessaire densification de la ville et la préservation d'espaces verts dans le domaine public ou privé.

La création d'un nouveau quartier au sud de la ville (écoquartier de la Clémentière) a été l'occasion de penser un nouveau modèle d'urbanisme sur la ville, où la mixité des formes d'habitat et la gestion du développement sur un espace assez vaste va permettre de préserver des espaces verts à l'intérieur du tissu urbain, sous forme de coulées vertes ou bien de parcs urbains. Le projet est conçu pour valoriser au maximum la patrimoine naturel existant (haies, chemins creux, etc...).

De façon plus générale, le PLU insiste sur la nécessité de produire un urbanisme de qualité intégrant une dimension paysagère forte. Cette volonté s'applique à toutes les échelles de l'aménagement, en imposant la création d'espaces verts ou de plantations.

2.1.4. Développer la ville dans un souci de préservation du littoral :

Le PLU a été l'occasion de définir de façon précise la délimitation des espaces proches du rivage, puis de proposer un développement de la commune privilégiant le développement de la ville (extension ou densification) vers l'arrière-pays, pour diminuer la pression urbaine sur la façade maritime de la ville.

2.1.5. Accompagner le projet portuaire dans les domaines du paysage et de l'environnement :

Projet majeur pour Granville dans les prochaines années, l'extension portuaire va modifier un espace sensible de Granville sur le plan paysager et environnemental. Cette étude conduite par le Conseil Général de la Manche propose des évolutions majeures par rapport au projet inscrit dans le PLU de 2008, l'élaboration du nouveau PLU a ainsi été l'occasion d'enrichir le projet sur ces thèmes du paysage et de l'environnement tout en mettant en place un cadre réglementaire adapté. Ainsi les objectifs affichés dans le PADD par les élus de Granville sont :

- soigner le traitement paysager des futurs terre-pleins visibles depuis la mer, et de l'extension du port du Hérél vers l'Est.
- profiter de la réorganisation de l'activité portuaire pour mettre en scène le port et la Hauteville, dans une volonté de réappropriation des espaces portuaires par la ville.
- organiser l'extension du port dans un souci de protection du patrimoine naturel, en tenant compte des conclusions de l'étude écologique menée entre la Pointe du Roc et la Roche Gautier.
- prendre les mesures pour assurer un aménagement respectueux de l'environnement (par exemple le traitement des eaux de surface).
- améliorer l'interface ville-port, avec une valorisation de la façade portuaire de la ville, mais aussi une évolution de l'urbanisme péri-portuaire pour ouvrir le port sur la ville.

2.1.6. Préserver le site naturel de Chausey.

En parfaite adéquation avec les contraintes réglementaires strictes s'appliquant à l'archipel, les élus de Granville affichent leur volonté de préserver ce site naturel remarquable par des mesures de protection fortes, à savoir :

- une maîtrise stricte de la constructibilité nouvelle sur le site, dans le respect de la loi littoral qui limite les possibilités de nouvelle construction et vise à leur donner un caractère léger et réversible. Des aménagements ponctuels en lien avec les usages collectifs de l'île pourront être réalisés, en privilégiant si possible la valorisation du bâti existant.
- la conservation des infrastructures existantes sur l'île permettant de gérer les conditions d'accès à la Grande Ile, afin de maîtriser sa fréquentation. La prise en compte des études de gestion et de fréquentation permettra de mettre en place une politique globale de maîtrise de la fréquentation à l'échelle de l'archipel

2.1.7. Economiser les ressources naturelles :

Enjeu majeur dans le cadre de la mise en place d'un projet de développement durable, la préservation des ressources nécessite des mesures prises à plusieurs échelles et sur de nombreux thèmes :

- **l'eau** est une ressource naturelle vitale. En plus de sa préservation dans son cadre naturel (prise en compte de l'inventaire des zones humides) et la gestion des risques (zones inondables), la ville s'engage à optimiser les processus d'alimentation en eau potable et de traitement des eaux usées. Les conséquences des extensions d'urbanisations dans ce domaine ont ainsi été précisément analysées. Les menaces de pollution sont inhérentes à chaque ville, des mesures sont donc prises pour traiter les menaces existantes et pour prévenir les risques à venir (règles strictes de gestion des eaux pluviales pour les futures opérations d'aménagement). Des mesures incitant à économiser de l'eau potable pourront être mises en place dans le cadre des futures opérations d'urbanisation, notamment pour le futur quartier sud (récupération des eaux de pluie, sanitaires spécialement équipés, etc...). Enfin, la maîtrise des eaux pluviales est le troisième enjeu majeur sur ce thème de l'eau. Le PLU s'appuie donc sur les préconisations affichées dans le schéma directeur des eaux

pluviales pour fixer des objectifs de limitation de l'imperméabilisation et de régulation des eaux pluviales aux principales opérations d'urbanisme. La prise en compte du risque d'inondation est traitée dans le chapitre sur les risques naturels.

- **l'énergie**, sous toutes ses formes, doit être économisée. Ainsi le recours à l'usage d'énergie alternative pourra être favorisé pour les nouvelles constructions. L'urbanisation du nouveau quartier sud (écoquartier de la Clémentière) facilitera l'usage de l'énergie solaire en privilégiant une orientation est-ouest des constructions (façade tournée vers le sud, maîtrise des ombres portées). La densité urbaine programmée sur certains secteurs de ce projet et leur proximité avec des équipements publics structurants (futurs piscine et groupe scolaire) pourront permettre d'étudier la possibilité de créer des réseaux collectifs de chaleur.

- **les nuisances dans le domaine de l'air et du bruit** sont en majorité liées à la circulation automobile. Le volet particulier sur les déplacements doux (piéton-cycles) et la mise en place d'un système de transports en commun présente les mesures prises pour réduire les déplacements routiers intra-urbains. Le projet global de développement de la ville dans un souci de gestion économe des sols favorise l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

2.1.8. Assurer un développement économe en énergie :

L'énergie, sous toutes ses formes, doit être économisée. Ainsi le recours à l'usage d'énergies alternatives pourra être favorisé pour les nouvelles constructions. L'urbanisation du nouveau quartier sud (écoquartier de la Clémentière) facilitera l'usage de l'énergie solaire en privilégiant une orientation est-ouest des constructions (façade tournée vers le sud, maîtrise des ombres portées). La densité urbaine programmée sur certains secteurs de ce projet et leur proximité avec des équipements publics structurants (futurs piscine et groupe scolaire) pourront permettre d'étudier la possibilité de créer des réseaux collectifs de chaleur.

2.1.9. Se prémunir des risques naturels et technologiques :

En plus de la gestion du risque d'inondation et de submersion marine dans les deux vallées exposée dans le chapitre traitant de leur aménagement, le PLU prend d'autres orientations de préservation vis à vis des risques :

- la prise en compte du **risque d'éboulement** sur les différentes falaises de la ville s'appuie sur le PPRN approuvé en 2011 qui impose une réglementation protectrice. Le PLU intègre cette réglementation et plus généralement organise le développement du territoire pour ne pas augmenter l'exposition des personnes et des biens à ce risque.

- **le risque d'inondation** concerne les deux vallées principales de la commune. Les mesures prises dans la vallée de la Saigue (mise en place d'un PAPI, limitation de l'urbanisation) mais aussi dans la vallée du Boscq (ouvrages de régulation des eaux pluviales, limitation de l'urbanisation) permettent de limiter l'exposition des personnes et des biens à ce risque, et limitent aussi l'impact de l'urbanisation ultérieure sur les inondations.

- les espaces côtiers proches du niveau de la mer sont soumis **au risque de submersion marine**. Une étude menée à l'échelle nationale identifie un risque potentiel sur le centre-ville, et sur l'embouchure de la Saigue en arrière de Saint Nicolas Plage. Pour le centre-ville, le PLU actuel intègre déjà une réglementation fixant une cote altimétrique minimale pour les ouvertures des nouvelles constructions. Cette réglementation a été réactualisée en fonction des nouvelles informations transmises par les services de l'Etat concernant ce risque.

- le **contrôle des activités industrielles** visera à limiter les risques et à s'assurer de la compatibilité de ces activités avec leur environnement urbain.

- la restructuration du port, notamment la **réorganisation des activités économiques portuaires**, devra se faire dans les meilleures conditions de préservation de l'environnement.

2.2. L'habitat :

2.2.1. Prospective démographique et objectifs de production de logements :

Le développement démographique et urbain ne doit pas être conçu comme une finalité, mais plutôt comme une composante du projet. Le PLU doit garantir un développement durable et équilibré du territoire, s'insérant dans la politique d'aménagement du territoire portée à l'échelle de la Communauté de Communes et du Pays.

Cette politique intercommunale du logement, formalisée dans le SCOT et le PLH, prévoit un rythme de construction variant entre 120 et 135 nouveaux logements par an sur la commune.

Au regard des évolutions démographiques et du rythme de construction de logements des dernières années, le nouveau PLU propose de réduire son objectif de croissance par rapport au PLU en vigueur (actuellement 1 % annuel). Les élus décident donc de s'appuyer sur **un objectif de production d'environ 90-100 logements/an pour dimensionner son projet de développement dans les 10 prochaines années, ce qui correspond à une croissance annuelle de 0,80%, et porte Granville à une population de 14 500 habitants en 2025**. Le besoin en logements est donc estimé à 900 nouveaux logements sur 10 ans, puis 1500 logements sur 15 ans.

Ces objectifs quantitatifs sont aussi accompagnés d'objectifs qualitatifs :

- Assurer une croissance maîtrisée pour renouveler la population jeune :

Les options prises dans le PLU en matière de construction de logements doivent permettre de participer au renouvellement de la population communale et participer au développement démographique de l'agglomération. Le PLU propose un projet de développement maîtrisé **avec un taux de croissance annuel de 0,8%**. Ce développement mène Granville au chiffre d'environ 14 500 habitants en 2025, et 15 000 en 2030. Cette volonté de croissance s'explique par le désir des élus de dynamiser leur ville tout en répondant aux problèmes actuels d'une offre souvent en décalage avec la demande. Il existe en effet une offre insuffisante pour maintenir la population de familles avec enfants sur le territoire, alors que la majorité des emplois et des équipements de l'agglomération est localisée à Granville.

- Anticiper le processus de desserrement familial.

La prospective estime à **257 unités le nombre de résidences principales** qui seront consommées en 15 ans par le phénomène de **desserrement familial** (passage de 1.92 à 1.85 personnes par logement d'ici 2030), ce sont donc des logements qui servent uniquement à maintenir constant le nombre d'habitants.

- Maintenir un rythme régulier pour éviter les "ruptures de charge" sur les équipements.

La commune de Granville est dotée d'une offre d'équipements diversifiée, répondant à des besoins variés (large éventail allant de l'équipement de quartier à l'équipement communautaire). L'objectif est de maîtriser le rythme de croissance mais aussi sa répartition spatiale sur le territoire, ce qui nécessite d'adapter le développement de l'urbanisation à cette double problématique.

- Diversifier les typologies de logements offerts pour ne pas obérer l'avenir.

La ville doit offrir des logements qui répondent à la demande de faire construire (individuel), mais aussi une offre alternative pour fluidifier le marché (logements semi-collectifs ou collectifs). Selon les estimations, **le nombre de logements nécessaires** pour assurer une croissance annuelle de **0,8%** sur 15 ans, et pour répondre aux enjeux de la décohabitation **est d'environ 900 logements sur 10 ans et 1500 sur 15 ans, c'est à dire un rythme oscillant entre 90 et 100 logements par an**. Ces chiffres doivent donc servir de base à la construction d'un projet urbain qui offre un nombre et une diversité de logements nécessaires tout en préservant le cadre de vie de Granville.

Le projet sera porteur d'une mixité sociale et générationnelle. La mixité générationnelle peut être atteinte par la réalisation d'une large diversité de logements (mixité de logements collectifs, intermédiaire, individuel groupé ou pavillonnaire), au coeur des principales opérations d'habitat.

Concernant la mixité sociale, le PLU actuel prend des mesures fortes pour imposer un minimum de logements locatifs aidés dans les nouvelles zones d'extension de l'habitat mais aussi dans les quartiers anciens du centre-ville, ces mesures sont reconduites dans le nouveau PLU selon des modalités qui sont à préciser dans le rapport de présentation.

Conclusion :

L'un des objectifs majeurs est de permettre un développement urbain en cohérence avec les objectifs fixés en matière de croissance démographique, à savoir :

- **création de 900 logements environ sur 10 ans et 1500 sur 15 ans**, afin de répondre au desserrement des ménages ainsi qu'au phénomène de vieillissement. Le rythme de construction tient compte des objectifs du SCOT et du PLH, mais aussi de leurs capacités de développement octroyées à Granville.
- **institution d'une véritable diversité dans les opérations nouvelles**, en cherchant un équilibre à l'échelle de la commune entre logements individuels strictes, logements individuels groupés (maison de ville) ou logements semi-collectifs et collectifs, et en imposant un seuil de logements locatifs aidés dans les secteurs de développement.

2.2.2. Projet spatial de développement de l'habitat :

Depuis plusieurs décennies, la ville de Granville connaît un double processus de croissance urbaine, associant l'implantation de nouveaux logements dans le centre-ville ou sa proche périphérie (processus de renouvellement urbain) et la réalisation d'opération groupées de logement en extension de la ville.

Depuis 15 ans, ce double processus a évolué :

- le renouvellement urbain a induit la reconversion d'une très grande majorité des friches urbaines ou bien la densification des espaces libres existants. La reconversion d'un site industriel dans la vallée du Boscq a ainsi permis la création de 140 logements sur 2 ha. Aujourd'hui, ce processus doit donc concerner des zones urbanisées pouvant se densifier (suppression d'une maison pour construire un immeuble par exemple).
- les extensions urbaines se font sur la base d'opérations de plus en plus denses : aux lotissements pavillonnaires de la fin des années 90, affichant des densités urbaines de 13 logements/ha, ont succédé des opérations plus diversifiées atteignant des densités proches de 20 logements/ha. Depuis 2003, ces extensions urbaines ont toutefois consommé près de 50 ha (31 ha pour le logement et 19 ha pour l'activité).

Le projet de développement du nouveau PLU doit donc se réaliser sous deux formes complémentaires :

- facilitation et accompagnement du processus de renouvellement urbain, dans certains secteurs définis dans le PLU.
- encadrement et optimisation des projets dans les zones d'urbanisation future, en imposant des densités urbaines minimales pour économiser le foncier.

Ce développement de l'habitat ne doit toutefois pas dénaturer certains quartiers de Granville présentant une grande valeur patrimoniale, ni les paysages d'entrée de ville combinant une topographie marquée et une structure bocagère forte.

Le projet de développement se décline donc selon 3 thèmes :

- **la préservation du patrimoine.**
- **le renouvellement urbain.**
- **l'extension maîtrisée de la ville.**

1. La préservation du patrimoine :

L'analyse architecturale du tissu urbain Granvillais a mis en valeur une grande richesse architecturale notamment liée à son passé balnéaire. Le projet de PLU vise à protéger ce bâti en contrôlant son évolution ou bien les mutations du tissu bâti environnant. Deux principes sont donc appliqués :

- lorsque la valeur patrimoniale est liée à la richesse architecturale d'une ou plusieurs constructions, le PLU préserve individuellement la ou les constructions repérées. Certains quartiers très riches doivent être protégés de façon globale. Ceci s'applique par exemple à la partie littorale du quartier St-Paul.
- lorsque la valeur patrimoniale est liée à une homogénéité globale du tissu urbain, à l'échelle d'un îlot ou d'un quartier, le PLU vise à gérer l'évolution globale du bâti pour conserver cette homogénéité. C'est notamment le cas de la Haute-ville.

L'inventaire patrimonial initialement réalisé et retranscrit dans le PLU de 2008 pourra être complété si besoin pour permettre une prise en compte plus large du patrimoine bâti de la commune.

2. Le renouvellement urbain :

Outil essentiel de toute politique de la ville visant à accueillir de nouveaux habitants sans déclencher un étalement urbain consommateur d'espaces naturels ou agricoles, le processus de renouvellement doit être guidé par le PLU pour assurer une évolution progressive et cohérente de la ville. Les réflexions autour du développement de la ville ont donc abordé en premier lieu ce thème. Le diagnostic urbain a identifié un potentiel de construction de 250 nouveaux logements dans les dents creuses ou dans les espaces faiblement urbanisés.

Au delà de ce potentiel identifié, l'enjeu sur Granville est ainsi de permettre la mutation et la densification de certains espaces sans pour autant défigurer des quartiers patrimoniaux riches des traces de l'histoire Granvillaise. Le processus de renouvellement urbain ne peut donc s'appliquer aux quartiers à préserver pour leur richesse urbaine ou architecturale. A contrario, il sera difficile à mettre en oeuvre sur des quartiers récents de faible densité.

Le PLU désigne donc un espace situé au nord du quartier Saint-Paul comme quartier pouvant faire l'objet d'un processus de renouvellement urbain. Les deux principaux boulevards d'entrée de ville (Avenue Aristide Briand et Avenue des Matignon), puis l'Avenue Maréchal Leclerc et la rue Couraye possèdent les mêmes aptitudes d'évolution. Des espaces plus périphériques présentent aussi des potentialités dans ce domaine, mais à plus long terme.

La ville de Granville pourra avoir une action volontariste dans ce domaine, en menant une politique d'acquisition foncière active ou en mettant en place des partenariats avec le public ou le privé.

Enfin, le PLU sera vigilant à assurer la souplesse nécessaire pour permettre une évolution du bâti existant en lien avec les nouvelles techniques du bâtiment (confort, isolations phoniques et acoustiques, etc...), ou bien pour permettre des évolutions morphologiques (extensions, rénovation, changement de destination).

3. Le développement des quartiers d'habitat :

Granville ne répondra pas aux besoins de logements dans les années à venir par un simple processus de renouvellement urbain.

Plusieurs opérations groupées de logements sont programmées à court terme. Ces constructions présentent un potentiel d'environ 30 logements.

Après cette phase de développement programmée à court terme, il sera nécessaire de construire de nouveaux logements sur les 15 années restantes. Le projet principal du PLU dans ce volet "habitat" est donc d'accompagner la réalisation d'un nouveau quartier au sud-est de la ville, assurant une grande diversité dans l'offre de logements (offre allant de l'individuel au collectif). Ce projet permet de répondre aux besoins de Granville dans le domaine de l'habitat et des équipements pour les 15 années à venir tout en optimisant la consommation d'espace rural. Le projet prévoit :

- la création d'environ 790 logements avec une diversité dans la taille et la morphologie des logements (hypothèse indicative de 40 % de logements collectifs ou semi-collectifs, 40 % de logements individuels groupés et 20 % de lots libres)). Ce projet s'accompagne d'une mixité sociale et générationnelle assurée par une réglementation spécifique dans ce domaine.
- la création de pôle d'équipements sportif/loisir à l'intérieur du futur quartier.

- l'organisation autour d'une trame « piéton-cycle » bien hiérarchisée et continue, garantissant une réelle perméabilité au quartier pour connecter la ville actuelle à la vallée de la Saigue, et permettre de raccorder ce nouveau quartier au pôle de commerces et de services de St Nicolas.
- l'organisation autour de voies structurantes servant seulement à la desserte du quartier, en cohérence avec le futur plan de circulation visant à réorganiser les modalités d'entrée et de sortie de Granville.

Ces orientations ont servi de base à la réalisation d'un plan d'aménagement assurant une bonne intégration du nouveau quartier dans le site.

La création de logements neufs dans des secteurs moins sensibles de la commune (éloignés des espaces littoraux) est un outil efficace de lutte contre la flambée des prix du logement. La mise sur le marché de nouveaux logements peut enclencher des processus de mobilité dans le parc actuel et donc assouplir la tension sur le marché du neuf mais aussi de l'ancien.

La diversité morphologique des logements doit aussi s'accompagner d'une mixité sociale. Le futur quartier, mais aussi d'autres opérations d'habitat dans le tissu existant, devront prévoir une part importante de leur offre sous forme de logements sociaux, ou bien en accession sociale.

En complément du projet de l'écoquartier de la Clémentière, d'autres secteurs vont faire l'objet de projet de création de logements, avec un accompagnement réglementaire et pré-opérationnel spécifique dans le PLU : renouvellement urbain sur le secteur de la Horie, restructuration du site urbanisé au débouché du Val es Fleurs, aménagement du Cours Chartier, urbanisation du site du Couvent... Sur ces secteurs, le PLU veillera à garantir une bonne intégration des futurs projets dans l'environnement urbain, et une densité de logements suffisante pour répondre aux objectifs de gestion économe des espaces naturels et agricoles.

En conclusion, le PLU vise à permettre un projet de développement qui **préserve le patrimoine urbain et naturel de la ville** tout en répondant à des **objectifs de moindre consommation foncière**.

Ce projet propose donc de répondre à l'objectif de construction de 1500 nouveaux logements sur 15 ans :

- en répartissant cet effort de construction pour moitié en renouvellement urbain et pour moitié en extension de l'agglomération (ZAC « Ecoquartier de la Clémentière »). Le renouvellement urbain prend différentes formes : densification, réhabilitation de friches, comblement de dents creuses, réemploi d'une partie des 300 logements structurellement vacants.
- en imposant des densités minimales pour les principales opérations de logements, par exemple 25 logements/ha pour la ZAC « Ecoquartier de la Clémentière » (extension urbaine).
- **en réduisant les surfaces consommées par les extensions urbaines.** Seul le projet de la Clémentière est réalisé en extension d'urbanisation en périphérie de la ville, il s'étend sur une superficie de 34 ha, dont seulement 31 ha seront urbanisés. Pour mémoire, le PLU de 2008 prévoyait 72% de zones à urbaniser (AU) de moins que ce que mentionnait le POS de 1993 (39.9 ha contre 142.6 ha). De plus, il restait 66 ha de zones d'urbanisation disponibles dans le POS en 2008, le PLU de 2008 a donc réduit ce potentiel à 39,9 ha. Le PLU révisé n'augmentera pas le potentiel de surfaces d'extension urbaine inscrite au PLU de 2008.

2.3. L'activité économique :

Le tissu économique Granvillais est principalement composé d'entreprises du secteur tertiaire, souvent de petites tailles (92.4 % de moins de 10 salariés), avec deux pôles d'excellence : les activités liées aux ports et à la mer et l'activité touristique. L'offre commerciale du centre-ville est un élément moteur de l'économie Granvillaise, complétée par le pôle commercial Est (Prétot) composé du centre Leclerc et de plusieurs GMS.

Des efforts ont été faits (pépinière d'entreprises, ateliers relais) pour faciliter l'installation de nouvelles entreprises. Une part importante de la politique d'accueil de nouvelles activités est portée par l'intercommunalité, qui organise spatialement le développement économique en localisant et aménageant les zones d'activité sur Granville et les communes voisines. Ces efforts sont nécessaires au regard de la forte concurrence avec le pôle économique d'Avranches, bénéficiant de la mise en service de l'A84.

Certaines menaces pèsent toutefois sur l'activité économique Granvillaise : vieillissement de la population, baisse du nombre d'emploi sur Granville au profit des communes riveraines, forte saisonnalité, attractivité accrue des activités en périphérie au détriment du commerce du centre-ville.

Différentes mesures ont été prises dans le cadre du PLU **pour consolider l'activité économique et faciliter son développement.**

Le projet de PLU est construit autour d'une **croissance forte et maîtrisée de la population**, ce qui permet de **renforcer le marché captif fréquentant les commerces du centre-ville ou de la périphérie**. Les outils favorables au renouvellement urbain et la localisation de l'écoquartier de la Clémentière, proche des pôles commerciaux (centre-commercial à St-Nicolas puis centre-ville), assure un développement des résidences principales qui atténue l'effet de saisonnalité de la fréquentation commerciale.

L'étude de circulation a souligné les difficultés ponctuelles mais réelles rencontrées sur certains axes routiers pour entrer ou sortir de Granville. Les **mesures prises pour fluidifier ces échanges** vont avoir des retombées positives pour les commerces du centre-ville, à condition d'offrir une capacité de stationnement puis des conditions de déplacements à pied perçues comme satisfaisantes par les usagers. Une réflexion est donc menée dans le cadre du PLU sur le réaménagement complet du centre-ville, depuis le Val es Fleurs jusqu'à l'espace portuaire et l'extrémité de la rue du Port. Ce réaménagement intègre des problématiques d'aménagement des espaces publics, d'implantation d'équipements publics structurants, d'organisation du stationnement puis de la mobilité douce. La majorité de ces mesures sont détaillées dans le chapitre 5 du PADD sur les déplacements. Ces dispositions seront adaptées selon les préconisations d'une future étude menée sur l'organisation du stationnement dans le centre-ville et sur son accessibilité depuis l'extérieur de la ville.

Le projet d'aménagement portuaire et de restructuration de son lien avec la ville constitue l'élément majeur du projet économique de Granville dans les prochaines années. Le rapport de présentation reprend l'ensemble de la justification de ce projet et expose ses retombées économiques locales. Ces incidences sont directes (création de nouveaux commerces et ateliers artisanaux sur le site portuaire) ou indirectes (attractivité plus forte du centre-ville entraînant une hausse de la fréquentation de ses commerces).

Le projet prévoit le déplacement de l'activité industrielle du fond du port, ce qui **libère un espace stratégique, à la charnière entre le port et la ville** sur lequel le PLU propose des orientations d'aménagement et de programmation (cf dossier orientations d'aménagement et de programmation). Une meilleure connexion entre le port et la ville est une condition sine qua non pour créer une **synergie économique autour du port au bénéfice des commerces du centre-ville**. L'aménagement portuaire sera ainsi l'occasion d'accueillir une offre commerciale complémentaire autour du port, mais aussi de favoriser les déplacements piétons autour des bassins puis à l'intérieur du cœur de ville, au profit des commerces existants ou futurs.

L'évolution commerciale dans le centre-ville sera suivie de près par la ville, afin de favoriser d'éventuelles extensions de locaux existants. Afin de garantir la préservation et le développement des commerces existants dans le centre-ville, la commune a décidé de **mettre en place plusieurs actions complémentaires**, dont certaines sont traduites dans le règlement du PLU :

Suite à une étude menée par la CCI sur la fragilité des commerces dans le centre-ville, **une zone de préemption commerciale a été créée** sur le centre-ville en 2010.

Une étude de stratégie commerciale menée en 2012-2013 par le cabinet « Cibles et Stratégies » s'est conclue par un programme d'action. Celui-ci se décline tout d'abord sous la forme de prescriptions spatiales accompagnées de propositions d'aménagement sur les sites stratégiques concernés par le lien ville port, ces prescriptions ont été intégrées dans le projet d'aménagement inscrit dans le PLU. Un deuxième volet concerne des **recommandations en matière de valorisation des devantures commerciales**, certaines pourront être intégrées dans le volet réglementaire du PLU. Enfin, une **stratégie réglementaire** est proposée en associant **la création de périmètres de centralité** (interdiction de créer en dehors de ces périmètres certains commerces de petite superficie pouvant concurrencer ceux du centre-ville), une réglementation garantissant le **maintien d'une diversité commerciale** et enfin une Orientation d'aménagement et de programmation sur le Cours Jonville, pour encadrer la programmation des opérations urbaines prévues en rive de cet espace. Toutes ces mesures visent à préserver une offre commerciale de proximité, dynamique et diversifiée dans le centre-ville de Granville, elles sont donc reprises dans les différentes pièces du PLU.

Le projet de PLU ne prévoit **pas de création de nouvelles zones d'activité** à court ou moyen terme. Cette décision s'explique par la rareté du foncier qui impose de faire des choix entre habitat, activité économique et espaces agricoles ou naturels, mais aussi par la volonté de ne pas déséquilibrer le commerce Granvillais au détriment du centre ville. Le projet commercial à l'échelle du bassin Granvillais relève de la politique économique menée par la Communauté de Communes, il prévoit la création de zones d'activités accueillant des entreprises sur les communes périphériques (notamment Saint Pair et Saint Planchers, en lien avec les grands axes de circulations), et un renforcement des structures du centre-ville Granvillais par une meilleure lisibilité et accessibilité.

La ville de Granville possède un parc important d'entreprises, leur maintien et leur évolution doivent être pris en compte dans le PLU. Même si le contexte économique ne permet pas de sélectionner les entreprises à accueillir, les élus souhaitent développer une réflexion sur la création de micro-pôles spécialisés permettant une synergie et une complémentarité entre les entreprises. De plus, la mutation des entreprises existantes (extension ou transformation) nécessite un accompagnement réglementaire spécifique associant développement économique et aménagement architectural et paysager de qualité. Cet objectif est plus marqué sur les espaces commerciaux et artisanaux situés en entrée de ville.

L'activité agricole a fortement régressé ces dernières années, principalement sous l'effet de la conjoncture économique défavorable de ce secteur d'activité. Le projet de PLU vise à ne pas faire peser une pression trop forte sur les exploitants en **évitant une extension trop importante de l'urbanisation**. Le projet d'extension sud (Ecoquartier de la Clémentière) a été conçu pour limiter les surfaces consommées en assurant une certaine densité urbaine, avec un seuil minimal de 25 logements/ha. Le scénario retenu dans le PLU de 2008 impactait 3 exploitations. Depuis, la procédure de ZAC a permis de mettre en place un processus de phasage pour limiter l'impact de l'urbanisation future, ainsi que des mesures compensatoires en parallèle à la procédure d'acquisition du foncier.

L'activité touristique est fortement liée aux conditions d'accueil et d'hébergement, mais aussi au cadre de vie de la commune et sa valeur patrimoniale forte, dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, ou des espaces naturels. Le port constitue un élément d'appel fort vis à vis des touristes, le PLU a donc défini un projet pour réussir la liaison ville-port et par la même faire profiter l'ensemble de la cité de cet espace attractif. L'ensemble du projet assure un équilibre entre la protection des espaces naturels et le développement de qualité de la ville, ce qui conserve l'ensemble du potentiel de Granville en terme de tourisme. Les aménagements programmés dans le centre-ville pour maintenir son dynamisme touristique visent à améliorer son accessibilité depuis l'extérieur, puis les déplacements doux (piétons ou cycles) entre les différents pôles touristiques. La commune souhaite aussi accentuer les efforts en matière de communication sur l'image touristique de la ville, en pérennisant les événements touristiques et culturels (carnaval, jazz en baie...) mais aussi en améliorant sa visibilité (démarche d'obtention du label « Ville Pays d'Art et d'Histoire »).

Le PLU ne définit pas de nouveau secteur spécifiquement dédié à l'accueil de nouvelles structures d'hébergement. La volonté de construire une ville diversifiée et multifonctionnelle se traduit par une souplesse réglementaire permettant de nouvelles installations dans l'ensemble des quartiers.

Concernant l'archipel de Chausey, le paragraphe 2.1.6 du PADD explicite les objectifs environnementaux du PADD qui visent notamment à maîtriser la fréquentation de cet espace pour en conserver son potentiel touristique.

2.4. Les équipements :

Le diagnostic a procédé à un repérage des différents équipements sur la commune. Ses conclusions soulignent une différence entre le coeur de ville accueillant la majorité des équipements administratifs et culturels, et une couronne périurbaine abritant des équipements à vocation intercommunale (lycée, hôpital, etc...). Quelques groupes scolaires assurent une diversité des fonctions dans les faubourgs, intercalés entre ces deux espaces.

Deux pôles d'équipements ont été récemment réalisés sur la base du PLU actuel :

- pôle d'équipements à vocation sociale sur Saint-Nicolas.
- pôle d'équipements à vocation culturelle et accueil de la jeunesse sur Château-Bonheur.

Le projet de PLU propose d'augmenter l'offre en équipements pour répondre aux nouveaux besoins et anticiper ceux liés à la croissance de la ville. Ces équipements sont regroupés en pôles thématiques, afin de favoriser leur lisibilité et leur accessibilité, et de mutualiser les aménagements les accompagnants. Leur localisation a été décidée pour rééquilibrer l'offre sur la commune, et pour permettre un développement diversifié des quartiers récents ou futurs.

Un **nouveau site d'équipement** se trouvera au coeur du futur quartier de la Clémentière. Sa programmation n'est pas définitivement arrêtée à ce jour, mais la création d'une réserve foncière centrale inscrite dans le projet de ZAC validé par la collectivité permettra d'aménager un espace ou un équipement public de type sportif/nature, en lien avec le thalweg.

Plusieurs projets sont en cours de réflexion sur des secteurs déjà dédiés à l'implantation d'équipements publics ou collectifs, tels qu'un centre aquatique à proximité de la Cité des sports, la construction d'un pôle de santé (plusieurs sites possibles), la construction d'un pôle scolaire ou bien la restructuration de la mairie.

De plus, en complément de la création de réserves foncières mais aussi de la politique municipale d'acquisition ponctuelle du foncier, la commune a mené une étude sur le devenir du patrimoine bâti de ses équipements publics pour éventuellement céder des bâtiments devenus obsolètes et financer de nouvelles constructions. Pour certaines constructions emblématiques ayant une valeur patrimoniale, le changement d'usage ne doit pas porter atteinte à leur valeur patrimoniale, des orientations d'aménagement et de programmation viendront donc encadrer leurs évolutions possibles.

2.5. La mobilité et les liaisons interquartiers :

L'étude de circulation menée par les cabinets CID et Dynalogic en 2004-2005 a eu pour objectif d'analyser l'impact du projet d'extension portuaire sur les déplacements et de proposer des solutions (plan de circulation, aménagements ponctuels, etc ...). Cette étude très détaillée a permis de compléter le diagnostic du PLU, elle a aussi formulé un certain nombre de propositions qui ont été reprises dans le PLU de 2008, dont certaines restent d'actualité. Le PADD du nouveau PLU apporte toutefois des modifications substantielles sur les modalités de circulation dans le centre-ville, en lien avec le nouveau plan de circulation mais aussi avec le nouveau projet d'aménagement de l'espace portuaire.

Ces dispositions ont toutefois été adaptées selon les préconisations d'une récente étude menée sur l'organisation du stationnement dans le centre-ville et sur son accessibilité depuis l'extérieur de la ville.

2.5.1. Les déplacements automobiles : organisation des déplacements entre quartiers , hiérarchisation des accès au centre-ville et maîtrise des déplacements dans le cœur de ville:

Le PLU doit proposer des mesures globales et précises visant à gérer la circulation automobile sur la commune pour corriger les dysfonctionnements existants, et pour intégrer les nouveaux flux générés par les projets de développement de la commune, principalement le projet portuaire et l'extension urbaine au sud de la ville (Ecoquartier de la Clémentière en phase d'études opérationnelles à ce jour).

La desserte du quartier de la Clémentière s'inscrit dans une **nouvelle logique de répartition des flux routiers en entrée de ville**, avec quatre directions principales en arrivant depuis Avranches :

- **l'entrée économique** : se connectant sur la future voie rapide via un giratoire à créer, ce premier accès emprunte la route actuelle de Saint Planchers puis dessert l'ensemble de la zone d'activité de Prétot avant de rejoindre la route de Villedieu.
- **l'entrée alternative et périphérique** : empruntant la nouvelle voie rejoignant Prétot depuis la future voie rapide (élargissement de la RD 472, route de Saint Planchers), ce nouvel axe routier empruntant la rue de la Fontaine Jolie constitue une entrée alternative pour rejoindre le cœur de St Nicolas.
- **l'entrée historique** : l'entrée actuelle via la RD 973 est conservée, elle reste l'axe privilégié menant au centre-ville.
- **l'entrée maritime** : la route côtière (RD 911), desservie depuis le giratoire de la piscine, permet d'accéder aux espaces portuaires en évitant le cœur de ville.

Sur le reste de l'agglomération, plusieurs aménagements de voiries sont programmés en lien avec les propositions formulées dans l'étude de circulation. Certains aménagements peuvent nécessiter une maîtrise foncière passant par la définition d'emplacements réservés dans le PLU.

Dans le centre-ville, la récente réorganisation du plan de circulation a permis de réduire les flux de circulation sur la rue Couraye (inversion du sens de circulation du boulevard d'Hauteserve qui devient montant et sens descendant de la rue Couraye dévié par la rue Roger Maris), ce qui maintient une circulation de transit au contact de cette rue commerçante tout en améliorant les conditions de circulation des piétons.

Dans le cadre du nouveau PLU, ce plan de circulation a été réétudié avec la volonté de réduire la place de la voiture dans le centre-ville par plusieurs actions combinées : développement des zones de rencontres et des zones 30, création de rues piétonnes, amélioration de l'espace public, création

de parking en périphérie du cœur de ville... L'hypothèse de créer une nouvelle voie au travers du Val es Fleurs n'est pas conservée dans le nouveau PLU, ce projet étant remplacé par la création d'une liaison douce structurante piéton-cycle qui se prolonge vers le cours Jonville.

2.5.2. Les déplacements doux : piétons et cycles

Les déplacements piétonniers et cyclistes doivent être favorisés dans le cadre du projet de PLU. Différentes mesures sont prises dans ce sens :

- la place du piéton et du cycliste dans le centre-ville doit être affirmée : réduction de la vitesse des voitures, aménagement de grands axes entre les principaux équipements. Ceci est facilité par la création de parking dans le péricentre (port, Val es Fleurs, Fontaine Bedeau). Deux idées fortes précisent cette volonté :
 - création d'une liaison piétonne menant du Val es Fleurs jusqu'aux bassins portuaires en substitution de l'ancienne voie ferrée.
 - aménagement d'un espace public entre la ville et le port mettant en scène chacune des entités et permettant de multiples liaisons.
- la place du vélo sera affirmée sur les axes routiers principaux permettant la réalisation d'aménagements spécifiques (bande cyclable). Ces voies devront donc faire cohabiter voitures, piétons et cyclistes. De plus, des zones 30 et des zones de rencontre seront aménagées pour redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes.
- les futurs aménagements de voirie et d'espaces publics devront prendre en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. La mise en place d'un PAVE (Programme d'Aménagement de la Voirie et des Equipements) va permettre de transcrire de manière concrète cet objectif dans les années à venir.
- Le projet d'aménagement de l'écoquartier de la Clémentière devra être structuré pour irriguer le futur quartier de 790 logements et les différents pôles d'équipements internes ou en périphérie par de nombreuses liaisons piétons-cycles totalement sécurisées (à l'abri de la circulation routière). Ces liaisons devront se greffer sur d'autres axes piétons-cycles traversant la ville actuelle et permettant des liaisons cœur de ville / périphérie, mais aussi entre les quartiers périphériques eux mêmes.

2.5.3. Prise en compte de la récente création d'une offre de transport en commun:

Afin de faciliter les déplacements alternatifs à la voiture et dans un souci d'une meilleure connexion des quartiers entre eux, une offre de transport en commun a été mise en place en 2015. Ce projet s'accompagnera d'une réflexion sur l'offre de stationnement, principalement dans le centre-ville et sa proche périphérie.

Ce projet de réseau de transport en commun s'intègre au projet urbain inscrit dans le PLU qui promeut des déplacements alternatifs à la voiture au sein d'une ville compacte aménagée à l'échelle du piéton.

Les options prises dans le PLU en matière de développement urbain sont cohérentes avec ce projet de transport en commun puisque les zones de développement périphériques (écoquartier de la Clémentière, projet de la Horie), mais aussi les secteurs de renouvellement urbain le long des axes d'entrée de ville sont desservies par le réseau de bus. Le PLU devra veiller à ce que ces opérations d'urbanisme facilitent l'accès aux arrêts de bus pour les futurs habitants.

Enfin, le PLU intègre une réflexion approfondie en matière de requalification de l'espace portuaire et d'aménagement du lien ville-port. Or, ces espaces de projets sont directement concernés par la desserte du réseau de bus qui y prévoit la réalisation des terminus des deux lignes. Ici encore l'aménagement de ces espaces urbains sera donc conçu pour faciliter l'accessibilité à ces arrêts de bus structurants.

2.5.4. Prise en compte des problématiques de déplacement en lien avec le projet portuaire :

L'accessibilité au port depuis l'extérieur de la ville va être réorganisée. Une réorganisation du jalonnement va permettre de délester des axes très chargés (routes de Villedieu et Coutances) au profit de la route Côtière (RD 911) pour les flux touristiques entrants à destination du port et de la Haute-Ville. La sortie de ces flux partant de la Haute-ville sera dirigée vers le boulevard des amiraux puis la RD 911. Favoriser l'usage de la RD 911 permet de profiter du parking de la Fontaine Bedeau qui assure une très bonne accessibilité piétonne au cœur de ville ou bien au port, sans dévier les flux automobiles de transit dans le cœur de la ville.

La question des stationnements doit être étudiée à l'échelle du centre ville et de sa périphérie. L'analyse de l'existant montre un taux d'occupation élevé sur le centre-ville sur des périodes précises (marché, forte marée, événement festif), l'extension portuaire engendrant une demande supplémentaire. Les réponses apportées sont multiples et complémentaires :

- réaliser des places supplémentaires sur le port, au profit de ses utilisateurs mais aussi en relation avec le centre-ville. Ce réaménagement du stationnement sur le port est donc une réponse aux besoins ponctuels avérés lors des épisodes de forte fréquentation du centre-ville.
- bénéficier au maximum des parkings de la Fontaine Bedeau et du port, mais aussi du Val es Fleurs pour accueillir les visiteurs venant de l'extérieur de la ville. A ce titre, il est envisagé de doubler la capacité du parking de la Fontaine Bedeau.
- aménager des parkings complémentaires en périphérie de la ville (route de Villedieu ou route d'Avranches), en bénéficiant de la desserte par les bus ou de l'usage ponctuel de navettes lors des grandes manifestations en bénéficiant de la desserte par le bus .

Ces propositions seront précisées et complétées suite à une étude spécifique sur le stationnement menée dans les mois à venir.

Enfin, une meilleure accessibilité piétonne au port depuis le centre-ville sera un objectif majeur du projet d'aménagement de l'espace portuaire. Des liens piétons et parfois cycles devront être formalisés pour rejoindre les quais du bassin à flots et cheminer autour de manière sécurisée, en tenant compte des espaces dédiés aux activités portuaires telles que la pêche. La restructuration de la rue du Port devra favoriser ces cheminements doux dans le cadre d'un aménagement global permettant la valorisation des commerces bordant cette rue. Enfin, des liaisons transversales devront être aménagées pour faciliter les échanges entre le bassin à flot et le port du Hétel.