



Commune de Cauville-sur-Mer

Révision du POS en PLU

Etude « Amendement Dupont »



Mai 2017



REVISION DU POS EN PLU :

Prescrite le 22 mars 2012

Enquête publique du 21/02/2017 au 23/03/2017

Approbation par délibération du 09 mai 2017

CACHET DE LA MAIRIE :



AMENAGER DURABLEMENT LES TERRITOIRES DE DEMAIN

PREAMBULE

La commune de Cauville-sur-Mer est traversée par RD.940 qui relie Le Havre et Fécamp. Les abords de cette voie classée à grande circulation sont concernés par la règle d'inconstructibilité fixée à l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme :

*« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et **de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.** Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L.141-19. »*

Toutefois, l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme prévoit que :

*« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer **des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6** lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que **ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.** »*

La commune de Cauville-sur-Mer envisage l'urbanisation d'un secteur en bordure de la RD.940. Cette voie étant classée à grande circulation, le secteur est concerné par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme. Afin de lever la bande d'inconstructibilité de 75 mètres sur ce secteur, la présente étude s'attachera à définir des prescriptions quant aux nuisances, à la sécurité et à la qualité architecturale, de l'urbanisme et paysagère de la zone, en application de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme.

SOMMAIRE

PREAMBULE	2
1. DIAGNOSTIC DE LA ZONE D'ETUDE	4
1.1. Quelques éléments sur la RD.940.....	4
1.2. Le fonctionnement urbain du centre-bourg	9
1.3. Localisation de la zone d'étude	10
1.4. L'environnement paysager de la zone d'étude	11
1.5. Nuisances et risques recensés sur le secteur	17
1.6. Synthèse.....	18
2. PROPOSITION DE PROJET URBAIN	19
2.1. Le parti d'aménagement du secteur.....	19
2.2. Propositions de traitement paysager.....	20
2.2.1. La prise en compte des nuisances	20
2.2.2. La prise en compte de la sécurité routière	21
2.2.3. La qualité architecturale.....	22
2.2.4. La qualité de l'urbanisme	23
2.2.5. La qualité paysagère.....	24
3. LES REGLES DU PLU APPLICABLES AU PROJET	26
3.1. Usages des sols et destination des constructions	26
3.2. Caractéristiques architecturale, urbaine et écologique	26
3.3. Equipement des terrains.....	26
TABLE DES FIGURES.....	28

1. DIAGNOSTIC DE LA ZONE D'ETUDE

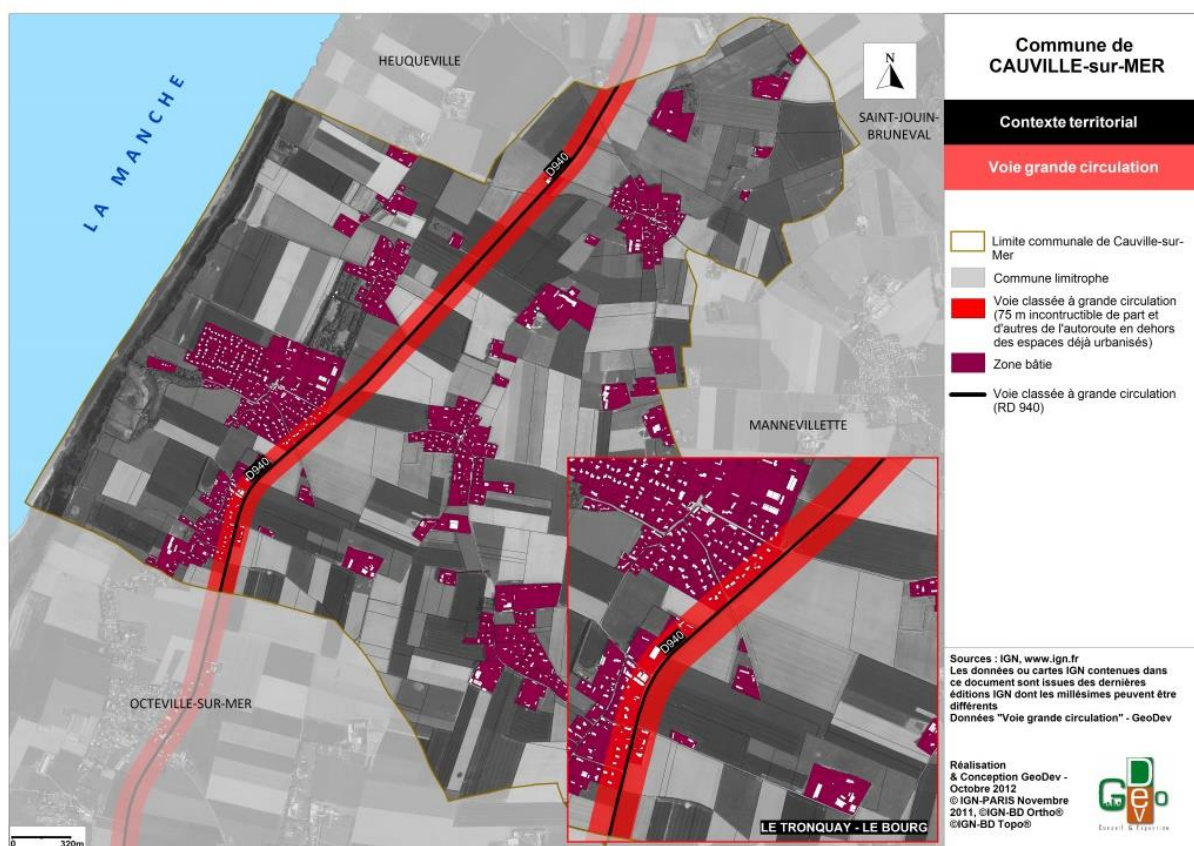
1.1. Quelques éléments sur la RD.940

Cauville-sur-Mer est traversée, du Sud-Ouest au Nord-Est, par la Route Départementale n°940, axe Le Havre – Etretat – Fécamp, qui constitue la principale pénétrante à l'agglomération havraise par le Nord.

Cet axe primaire du réseau routier seino-marin est une voie classée à grande circulation par le décret du 31 mai 2010.

A l'échelle du territoire cauillais, cette infrastructure routière constitue une barrière physique entre le centre-bourg élargi (centre-bourg et le Tronquay) à l'Ouest et les hameaux disjoints de Rimbartot, Marfauville et Rimbartot à l'Est.

Figure 1 : Voie classée à grande circulation à Cauville-sur-Mer :



Le Département de Seine-Maritime réalise des études régulières afin d'évaluer le trafic routier sur ses infrastructures. En 2013, plus de 8 000 véhicules ont été recensés sur le tronçon Octeville-sur-Mer – Saint-Jouin-Bruneval, dont 3,6% de poids lourds.

Le croisement entre la RD.940 et la RD.311 (axe Cauville-sur-Mer – Montivilliers) a été aménagé en 2014 afin de sécuriser les circulations sur ce carrefour majeur et d'apaiser l'accès au centre-bourg de la commune.



La RD.940 représente une coupure Est-Ouest sur le territoire cauvillais :

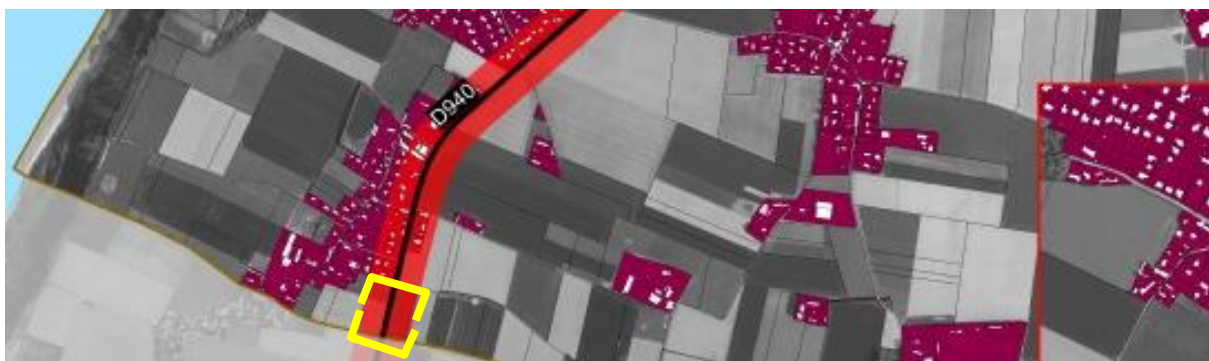
- Le centre-bourg (Le Village et le Tronquay) et le hameau de Buglise à l'Ouest de la RD.940 ;
- Les hameaux de Buglise, Rimbartot et Marfauville à l'Est.

Sur le territoire cauvillais, la Route Départementale se décompose en trois séquences majeures :

- **Séquence 1** : Octeville-sur-Mer - le Tronquay ;
- **Séquence 2** : Le Tronquay - le Village ;
- **Séquence 3** : de la sortie du village à la Plaine d'Heuqueville.

En provenance d'Octeville-sur-Mer au Sud, la **séquence 1** se termine avec l'arrivée au niveau du hameau du Tronquay, à l'Ouest de la RD.940. Cette séquence est particulièrement courte sur le territoire cauvillais (160 m), mais se prolonge sur 500 m sur Octeville-sur-Mer jusqu'à l'entrée au hameau du Café Blanc.

Figure 2 : Séquence 1 de la Route Départementale n°940 :



Cette portion rectiligne de la RD.940 offre des **perspectives vers les espaces ouverts** valorisés par l'agriculture et ponctués de clos-masures. Les terrains situés à l'Ouest de la RD.940, au Sud du hameau du Tronquay sont d'ailleurs identifiés par le SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire comme un « espace ouvert offrant une qualité paysagère particulière ».



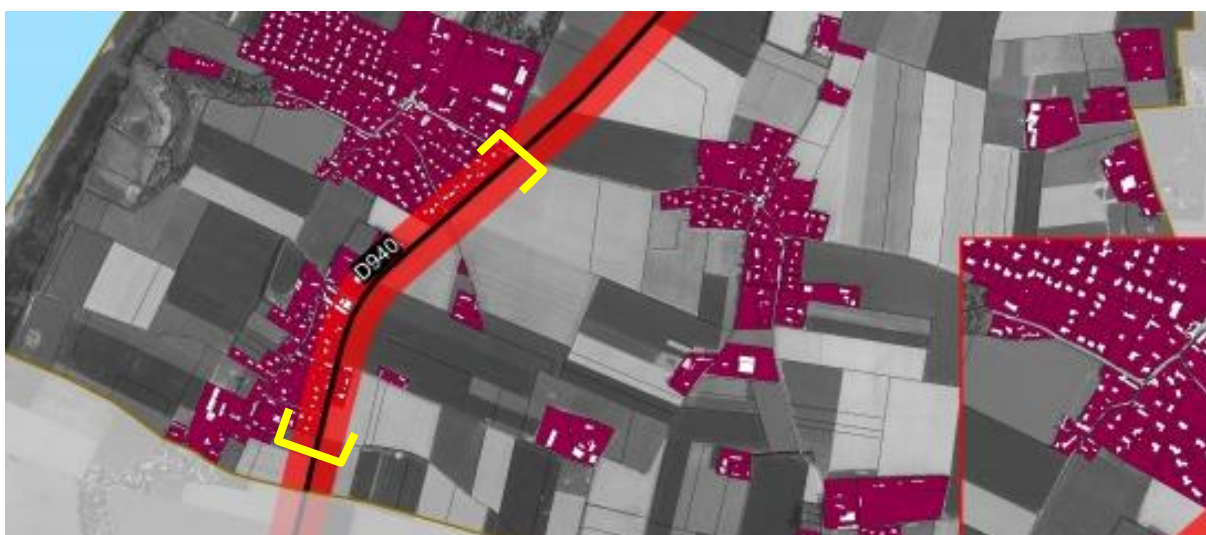
L'alignement arbustif situé au Sud du Tronquay contribue au traitement des transitions urbaines et agricoles.



La vitesse de circulation y est limitée à 90 km/h jusqu'au niveau du Tronquay et il n'y a qu'une intersection avec le réseau routier secondaire (Rue d'Ecqueville, en limite avec Octeville-sur-Mer).

La **séquence 2** est longue d'environ 1 km et correspond à la portion de la RD.940 qui longe le hameau du Tronquay puis le Village de Cauville-sur-Mer, jusqu'au carrefour avec la RD.311.

Figure 3 : Séquence 2 de la Route Départementale n°940 :



Sur la partie Ouest de la séquence, le front bâti est quasiment continu entre le Tronquay et le centre-bourg, à l'exception d'une bande de 80 m au lieu-dit de Versailles.

Le bourg s'est notamment développé sous la forme de lotissements, dont le lotissement Les Courlis (1977), le lotissement Rue Saint-Nicolas (1998) et le lotissement des Embruns (2008), tous implantés en bordure Ouest de la RD.940. A quelques exceptions près au hameau du

Tronquay, le bâti est implanté avec un recul de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD.940,



conformément aux dispositions du POS.

Au hameau du Tronquay, outre plusieurs habitations, la RD.940 est bordée par le site de l'association des Compagnons d'Emmaüs. La fréquentation de cette structure, accessible par la Rue des Compagnons génère un trafic conséquent. Un talus planté long la RD.940 au niveau du site et de son extension récente.



Sur la partie Est de la RD.940, les ouvertures visuelles vers les espaces ouverts sont toujours aussi importantes

Sur cette séquence 2, le tracé de la RD.940 marque une courbe au niveau de la Rue des Compagnons. La vitesse de circulation est réduite à 70 km/h car, même si aucun panneau d'entrée d'agglomération n'est matérialisé, plusieurs voiries secondaires débouchent directement sur la route départementale :

- Rue du Tronquay, Sentier des Marguerites, Impasse de l'Hospice et Rue des Compagnons au niveau du Hameau du Tronquay ;
- Impasse de Versailles et Rue de Versailles au niveau du Centre-bourg.

De plus, certaines parcelles bâties bénéficient d'un accès direct sur la RD.940, comme au lieu-dit de Versailles, ce qui constitue un point accidentogène.

Enfin, cette séquence de la RD.940 peut également être fréquentée par les piétons qui souhaitent se rendre dans le centre-bourg depuis le Tronquay (ou inversement).

La **séquence 3** de la RD.940 ne comprend aucune construction en bordure de l'axe, à l'exception d'une ancienne boîte de nuit implantée dans la Plaine d'Heuqueville.

Alors que les deux précédentes séquences présentaient un profil relativement plat, cette 3^{ème} séquence de 2,3 km est beaucoup plus vallonnée. A la sortie du centre-bourg, après le croisement avec la RD.311 et l'arrêt de car, la vitesse maximale est de nouveau portée à 90 km/h.



Figure 4 : Séquence 3 de la Route Départementale n°940 :



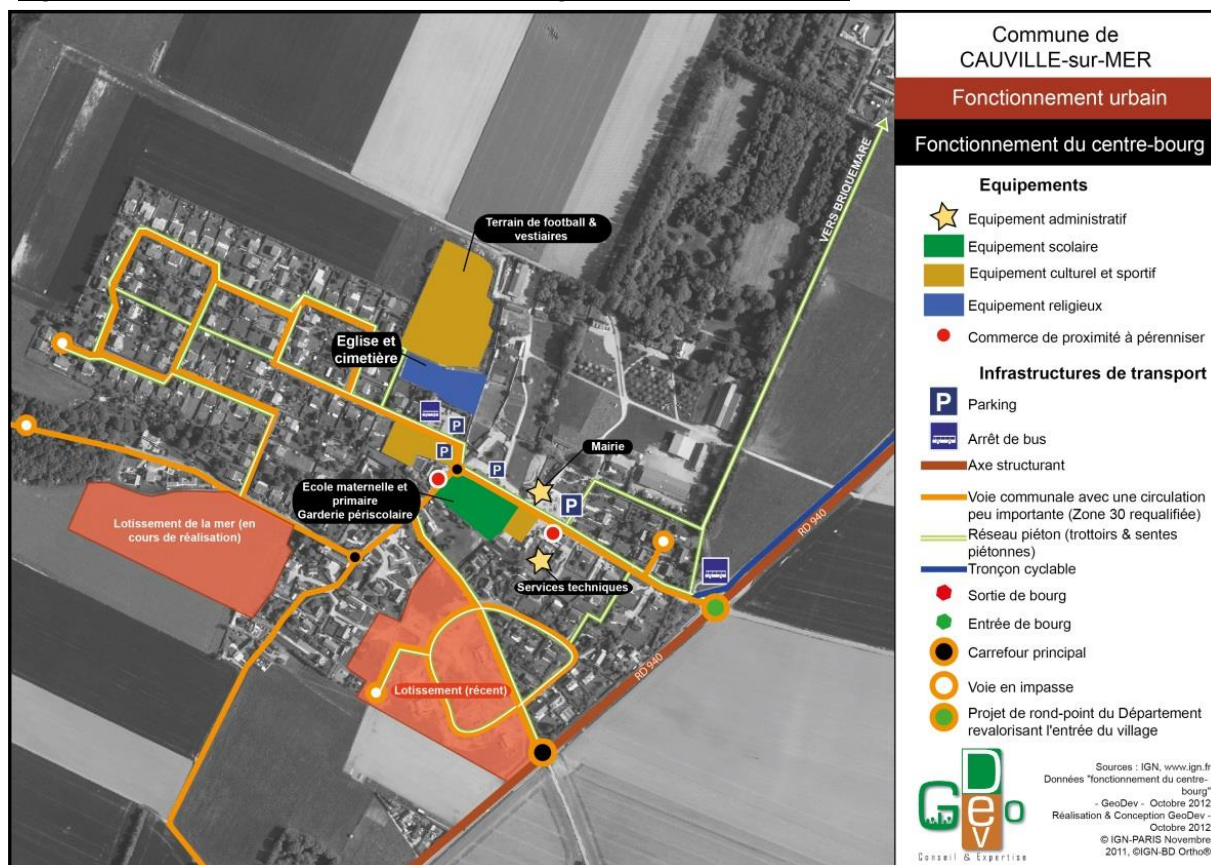
Immédiatement à la sortie du centre-bourg, l'espace agricole entre la RD.940 et le parc boisé de l'ancien château de Cauville est considéré comme un espace ouvert offrant une qualité paysagère remarquable au SCoT.



1.2. Le fonctionnement urbain du centre-bourg

Le centre-bourg s'est développé entre le littoral cauillais et la voie classée à grande circulation. Les principaux équipements publics (mairie, groupe scolaire, salle polyvalente, église, etc.) et commerces de la commune sont regroupés dans le centre-bourg de Cauville-sur-Mer, dans la Rue Saint-Nicolas.

Figure 5 : Fonctionnement du centre-bourg de Cauville-sur-Mer :



Le secteur que la commune souhaite ouvrir à l'urbanisation (secteur AUC sur le plan de zonage du PLU) se situe dans la continuité avec le centre-bourg, notamment avec le

lotissement des Embruns réalisé en 2008. Il constitue ainsi un secteur idéal pour le développement de la commune et la diversification de l'offre de logement.

Figure 6 : Extrait du plan de zonage du PLU de Cauville-sur-Mer :

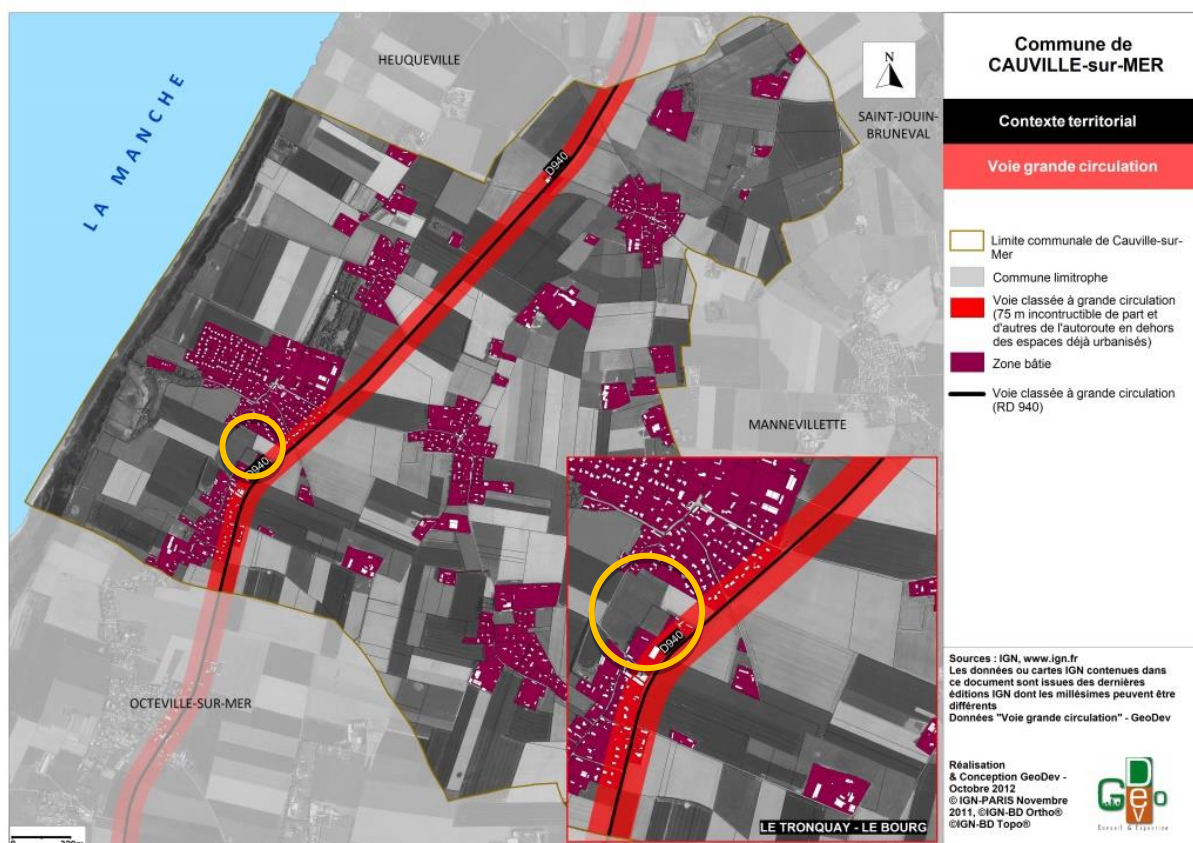


1.3. Localisation de la zone d'étude

Le territoire concerné par l'étude, le secteur AUC du PLU, se situe entre le centre-bourg au Nord, le hameau du Tronquay au Sud, la Rue des Compagnons à l'Ouest et la RD.940 à l'Est. Il s'agit d'un espace de 3,6 ha dont une partie longe la RD.940, classée voie à grande circulation.

Sur ces 3,6 ha, 2,9 ha sont actuellement valorisés par l'activité agricole, tandis qu'une surface de 7000 m² correspond à un ancien clos-masure, en arrière du site d'extension de l'association Emmaüs.

Figure 7 : Localisation de la zone d'étude :



Dans le cadre de la révision du POS en PLU, ce site a été identifié comme zone d'ouverture à l'urbanisation (secteur AUc). La commune a pour objectif de réaliser une opération d'ensemble sur ce site, notamment pour le développement de l'offre de logements à Cauville-sur-Mer, sur le moyen et long terme.

Au Nord de la zone, le tissu bâti est composé d'habitat pavillonnaire en lotissement (les Embruns). Au Sud, on trouve un entrepôt d'activité utilisé par l'association Emmaüs, ainsi qu'un ancien clos-masure, en friche. Le hameau du Tronquay est relativement structuré et se compose d'habitations pavillonnaires.

Un accès au site est envisageable via le lotissement des Embruns, qui est équipé en aménagements sécurisés pour les piétons (trottoirs) et par la Rue des Compagnons, qui relie le hameau du Tronquay et le centre-bourg.

Le centre-bourg et le hameau du Tronquay sont connectés au réseau d'assainissement collectif. Le secteur pourra donc être raccordé au réseau.

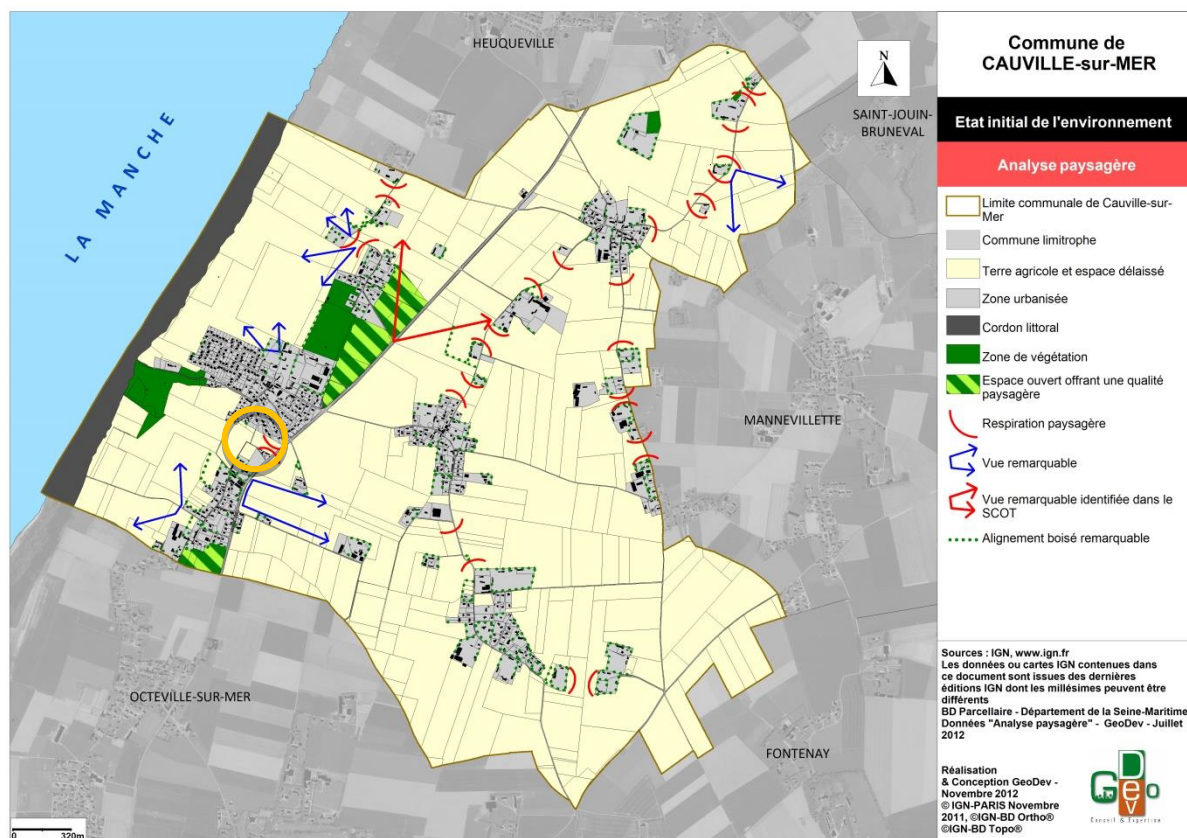
Le secteur est déjà identifié dans le POS en zone NA. Il s'agit de la dernière potentialité du POS, les secteurs NAa et NAb étant déjà urbanisés (lotissement des Embruns et lotissement de la Mer).

1.4. L'environnement paysager de la zone d'étude

Le secteur n'a pas de valeur paysagère particulière. Il s'agit d'espaces agricoles imbriqués dans l'urbanisation. L'analyse paysagère présente cependant une coupure urbaine qu'il serait intéressant de prendre en compte dans le projet d'aménagement.

Cette coupure s'étire le long de la RD.940 sur environ 80 mètres. Néanmoins, il s'agit de préciser qu'elle n'offre aucune visibilité vers le littoral depuis la RD.940. De plus, l'alignement boisé sur talus, réalisé le long de l'extension du site Emmaüs a tendance à atténuer cette sensation de coupure.

Figure 8 : Analyse paysagère de Cauville-sur-Mer :



L'urbanisation du centre-bourg est visible depuis l'ensemble du site, notamment depuis la Rue des Compagnons et la RD.940 :



Vue du site vers le centre-bourg

Cette visibilité marque fortement la perception de l'espace. Le projet envisagé devra prendre en compte l'intégration du site dans le paysage. Plus particulièrement, cette perception du secteur depuis la RD.940 sera à traiter, de même que la transition entre espace bâti et espace agricole à l'Ouest du secteur.

Un alignement boisé d'un ancien clos-masure est identifié au Sud-Ouest du secteur, vers le hameau du Tronquay. Le projet devra intégrer cet élément remarquable du paysage cauchois. Bien que les bâtiments ne soient plus en état d'être réhabilités, les caractéristiques du clos-masure cauchois seront à préserver lors de l'urbanisation de cet espace remarquable.



Vue du site vers le hameau du Tronquay



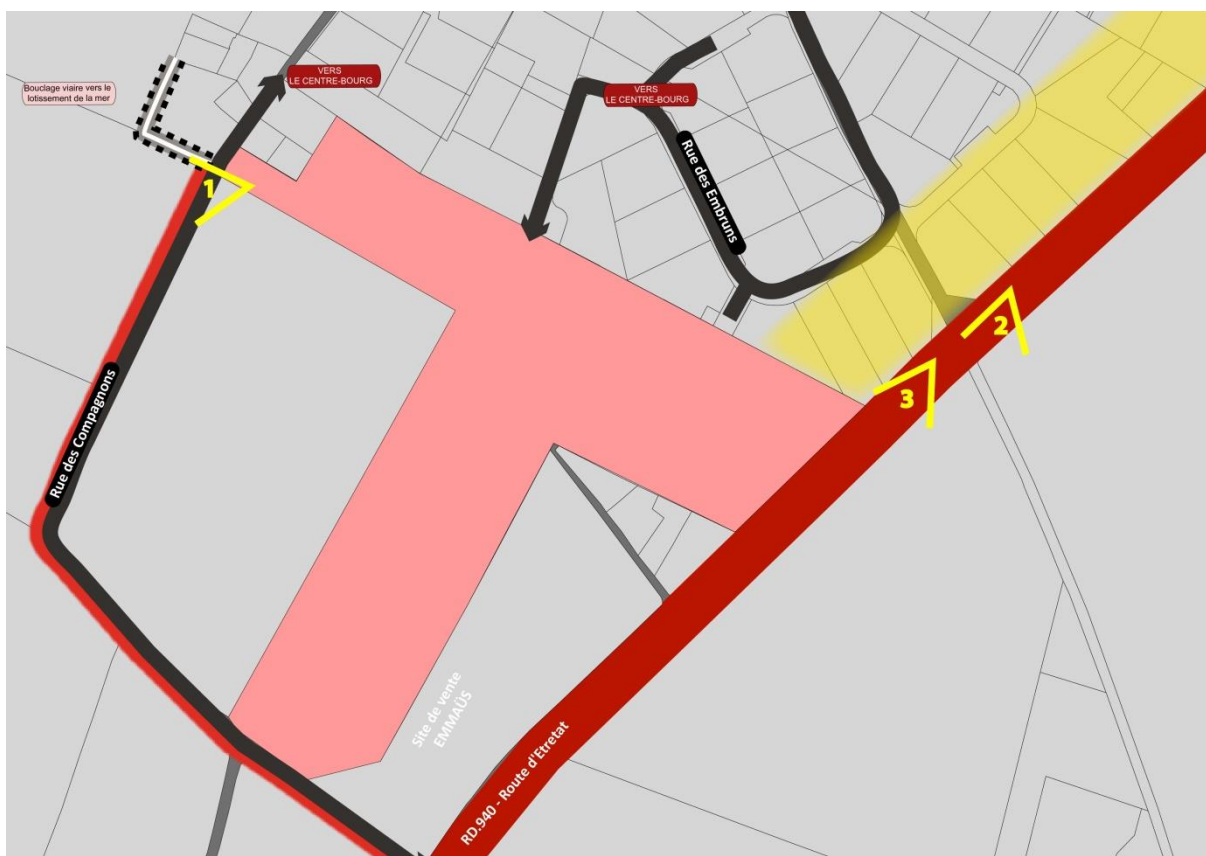
Vue le littoral cauvillais

A l'Ouest du secteur d'études, la vue est dégagée vers l'espace littoral de la commune.

Ce site, localisé de l'autre côté de la Rue des Compagnons et compris dans les Espaces Proches du Rivage, n'a actuellement pas vocation à être urbanisé.

La séquence 2 de la RD.940, plus particulièrement concernée par l'étude, peut être divisée en plusieurs tronçons pour présenter l'environnement du secteur d'étude :

Figure 9 : Tronçon du centre-bourg :



Ce tronçon est situé au Nord du secteur d'étude, en bordure de la Route Départementale classée à grande circulation.



Photographie 1 :
Vue du lotissement Les Embruns depuis la Rue des Compagnons

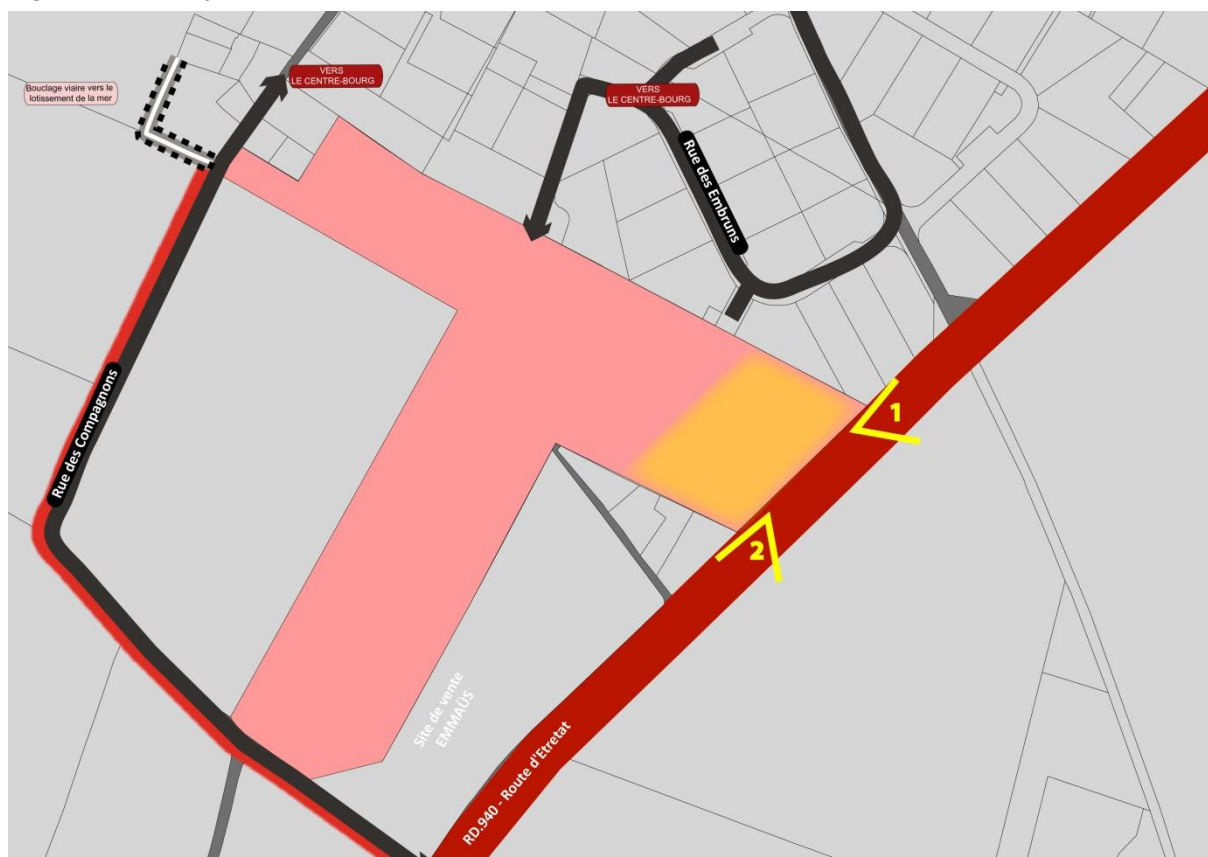


Photographie 2 :
Vue du lotissement Les Courlis depuis la Rue de Versailles



Photographie 3 :
Vue du lotissement Les Embruns depuis la RD.940

Figure 10 : Tronçon du secteur AUC :



Ce tronçon représente le secteur d'étude, en bordure de la RD.940.

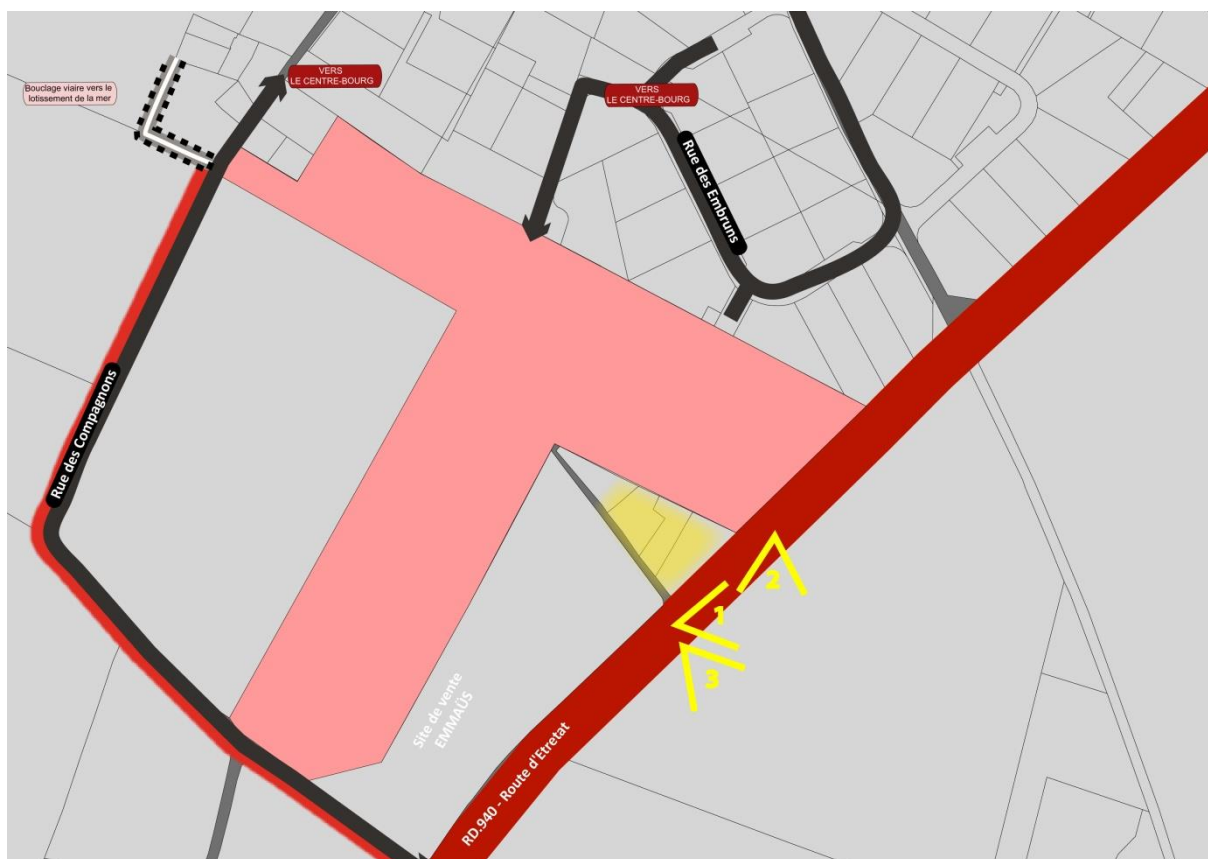


Photographie 1 :
Vue du secteur depuis la
RD.940 – Direction Versailles



Photographie 2 :
Vue du secteur depuis la RD.940
– Direction Les Embruns

Figure 11 : Tronçon du secteur de Versailles :



Le dernier tronçon correspond au secteur du lieu-dit de Versailles. Il s'agit de 4 terrains déjà urbanisés. Les usagers ne peuvent actuellement accéder à ces habitations que depuis la RD.940.



Photographie 1 :
Vue du secteur de Versailles depuis
la RD.940 – Vers Octeville-sur-Mer



Photographie 2 :
Vue du secteur de Versailles
depuis la RD.940 – Vers Etretat



Photographie 3 :
Accès du secteur de Versailles

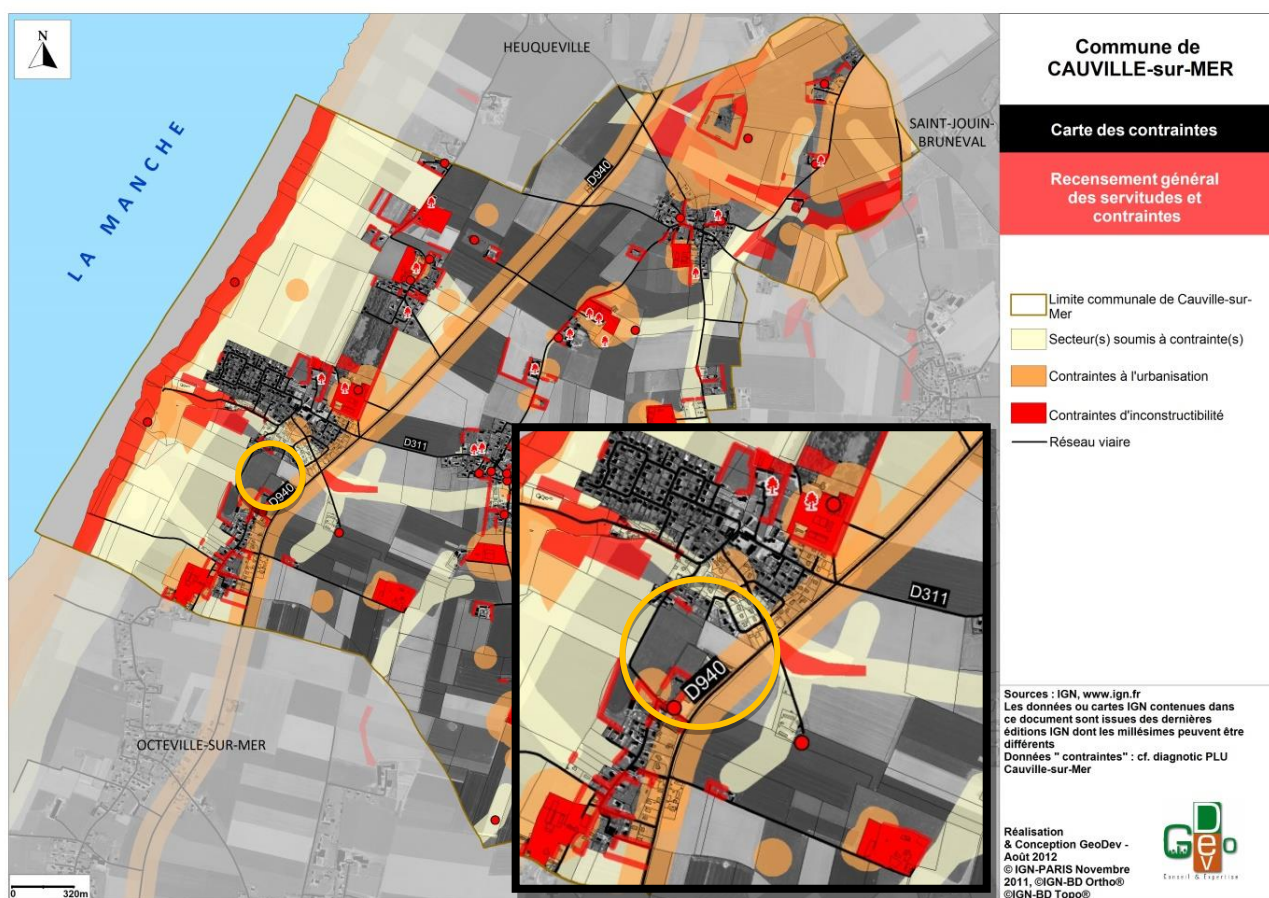
1.5. Nuisances et risques recensés sur le secteur

La zone d'étude n'est que peu impactée par les risques ou les nuisances. En effet, il n'y a pas d'axe de ruissellement sur cet espace. Seule une zone d'inconstructibilité liée à un indice de cavité souterraine impacte le Sud-Ouest du secteur, en bordure de l'ancien clos-masure.

Les contraintes issues de la RD.940 sont une zone de bruit de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la route et la bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la voie classée à grande circulation.

Le secteur est également dans l'axe de vents dominants en provenance de l'Ouest et du littoral.

Figure 12 : Servitudes et contraintes à Cauville-sur-Mer :



1.6.Synthèse

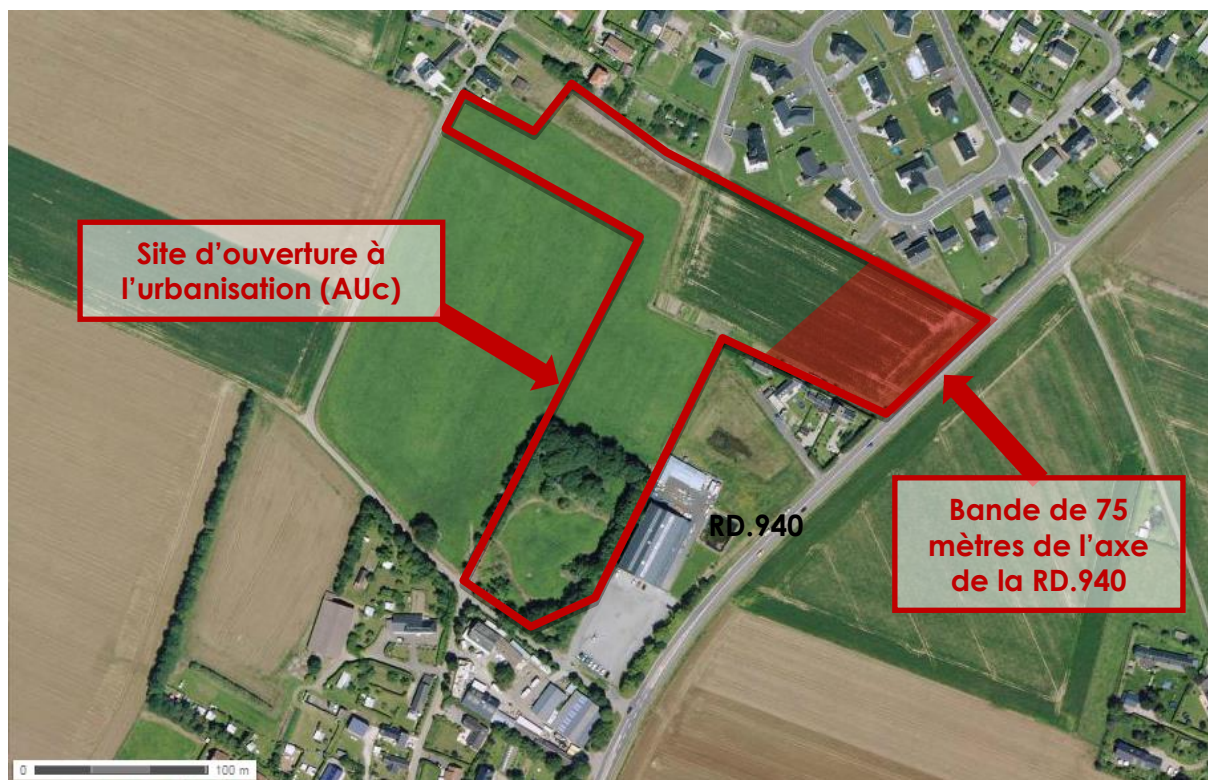
SITUATION	RESEAUX
▪ Hameau : centre-bourg ▪ Zone du POS : NA – NAa – UF ▪ Zone du PLU : AUc – A ▪ Surface : 3,6 ha ▪ Occupation du sol actuelle : prairie – culture ▪ Topographie : déclivité vers le Nord-Est (98 à 92 m) ▪ Maîtrise foncière : privée	VOIRIE ▪ Rue des Compagnons : 3 à 6 m ▪ Rue des Embruns : 5 à 6 m ASSAINISSEMENT ▪ Par la Rue des Compagnons EAU POTABLE ▪ Par la Rue des Compagnons ELECTRICITE ▪ Par la Rue des Compagnons
ATOUTS	CONTRAINTES
▪ En continuité du village ▪ Proximité des équipements, de l'école et des commerces ▪ Peu de contraintes environnementales et ensoleillement optimal ▪ Desserte par les réseaux ▪ Connexion au réseau de cheminements doux et accès routiers sans congestion du bourg	▪ Contraintes de 1^{er} niveau : Ø ▪ Contraintes de 2^{ème} niveau : voie classée à grande circulation (RD.940) ▪ Contraintes de 3^{ème} niveau : Ø

2. PROPOSITION DE PROJET URBAIN

2.1. Le parti d'aménagement du secteur

Seule une partie du secteur AUc est concernée par l'étude « Amendement Dupont ».

Figure 13 : Secteur concerné par l'étude :



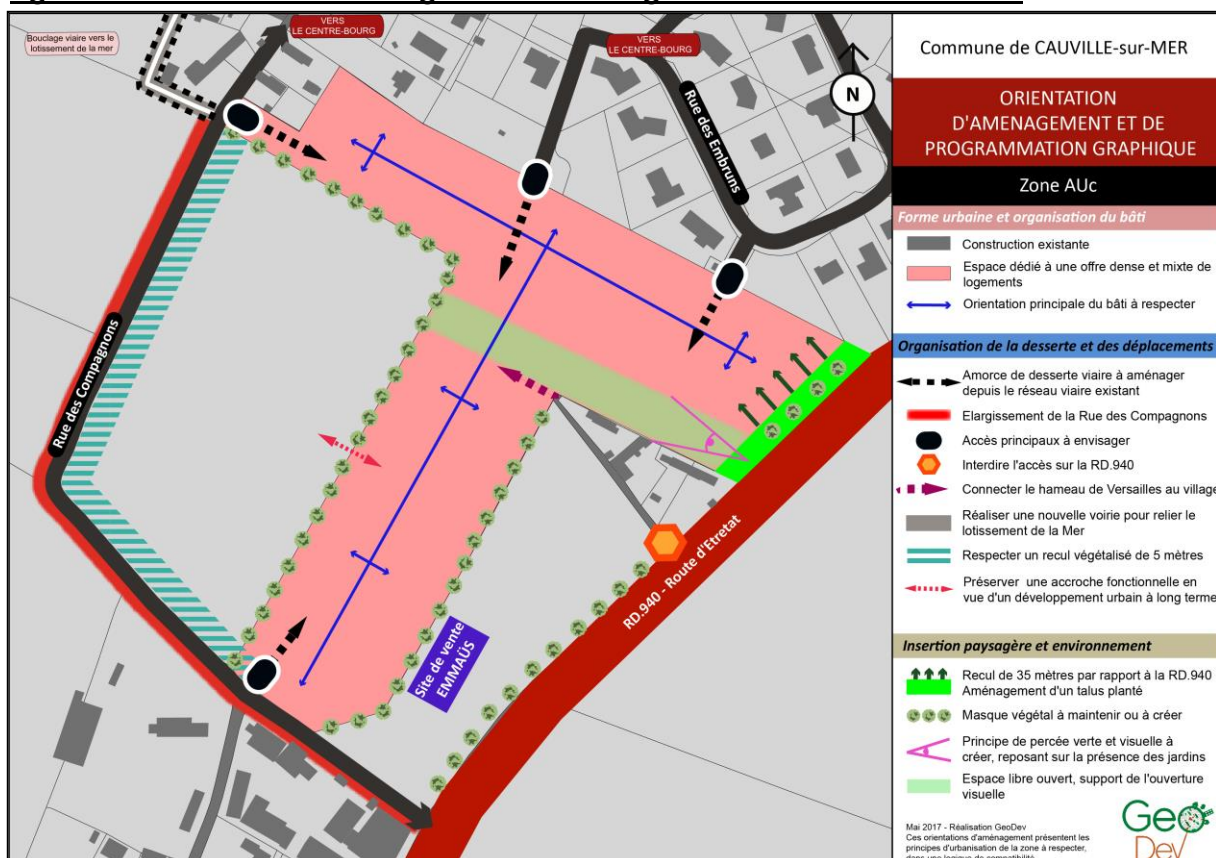
Il est à noter que cette zone d'ouverture à l'urbanisation fait l'objet d'un mitage de l'espace agricole. Actuellement, le terrain objet de l'étude est en partie cultivé, en partie en prairie.

Dans une logique de lutte contre l'étalement urbain et de réduction de la consommation de l'espace, le choix du périmètre du secteur a été plusieurs fois revu à la baisse, afin d'urbaniser seulement une partie du terrain dans les 10 prochaines années, et de conserver l'autre partie en tant que réserve foncière sur le long terme.

En effet, le secteur identifié comme zone d'ouverture à l'urbanisation dans le PLU semble le plus adapté à recevoir de nouvelles constructions à vocation d'habitation, de par sa proximité avec les services et équipements du centre-bourg et de par son insertion dans un secteur résidentiel.

La bande d'inconstructibilité de 75 mètres depuis l'axe de la RD.940 va à l'encontre de l'objectif de lutte contre l'étalement urbain et de consommation de l'espace agricole. Effectivement, cette bande d'inconstructibilité engendre une perte de 0,6 ha de zone constructible sur le secteur AUc de 3,6 ha mais également de l'espace agricole puisque le site ne pourra plus être cultivé.

Figure 14 : Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur AUc :



Le parti d'aménagement retenu du secteur d'étude est graphiquement traduit dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU.

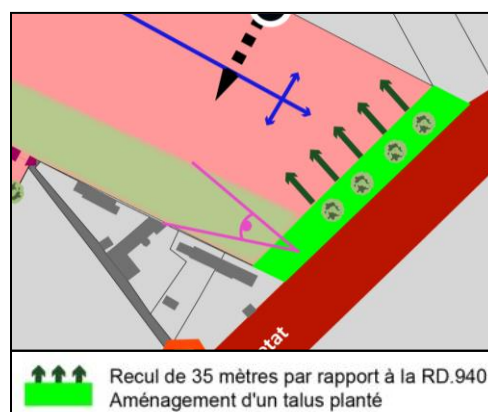
Le PLH de la CODAH prévoit un objectif à minima de 60 nouvelles constructions en 6 ans (2010-2015), soit une moyenne annuelle de 10 nouveaux logements. Dans cette logique, le PLU prévoit une augmentation de 75 logements pour accueillir 161 nouveaux habitants. Afin de respecter l'objectif de densité de 12 à 16 logement à l'hectare, il est prévu un potentiel de 40 à 45 logements uniquement sur le secteur AUc de 3,6 ha. La réduction de la zone pourrait diminuer le potentiel de densité à 35 logements dans le secteur AUc.

2.2. Propositions de traitement paysager

2.2.1. La prise en compte des nuisances

Un des principaux enjeux de l'OAP du secteur d'étude a été de considérer la présence de la RD.940 pour les futures constructions, notamment à vocation d'habitation.

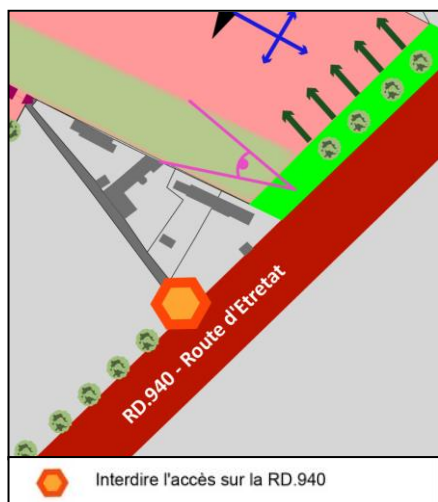
Afin de réduire les nuisances liées à la présence de la voie classée à grande circulation, il est imposé l'aménagement d'un talus planté et un recul obligatoire de 35 mètres des premières constructions par rapport à la limite d'emprises publiques. Il s'agit de préciser que ce recul est cohérent avec les alignements existants du lotissement des Embruns, déjà imposé dans le POS.



Un masque végétal sur talus devra également être créé pour atténuer ces nuisances sonores, visuelles et de pollution.

Un recul végétalisé de 5 mètres sera également à respecter, le but étant de créer une protection végétale contre les vents dominants en provenance de l'Ouest et du littoral.

2.2.2. La prise en compte de la sécurité routière



La principale prise en compte de la sécurité routière reste avant tout l'interdiction de tout nouvel accès depuis la RD.940. L'OAP fixe les accès principaux à déterminer et aucun n'est situé le long de la RD.940.

Toutefois, il existe déjà un accès privé sur la voie classée à grande circulation. Celui-ci dessert les quelques constructions présentes au Sud de la zone d'étude, dans le secteur de Versailles. L'OAP précise que cet accès existant ne pourra en aucun cas être utilisé pour entrer dans la future zone constructible.

Les accès principaux sont identifiés sur la Rue des Compagnons qui doit être élargie. Afin de garantir la sécurité des usagers partageant la voirie, les accès devront être traités en entrée charretière.

Le nouveau quartier devra être connecté au village, afin de faciliter l'accès aux services et équipements. Pour ce faire, la voirie principale sera traversante et adossée au réseau viaire existant du lotissement des Embruns.

Il est également prévu que la voie principale traversante soit partagée, afin de prendre en compte la sécurité routière au sein du secteur AUC, et pas seulement dans la bande de 75 mètres de l'axe de la RD.940.

Cette voirie traversante permettra également de désenclaver le secteur de Versailles par le Nord et de fermer l'accès existant sur la RD.940. Ce point noir serait ainsi supprimé sur la RD.940.

Aussi, le cheminement piétonnier existant le long de la RD.940 et reliant le secteur de Versailles au centre-bourg pourra être éventuellement supprimé pour limiter les circulations piétonnes le long de la RD. Les déplacements piétonniers pourraient être réorientés vers la future voie partagée de la zone d'ouverture à l'urbanisation.



La sécurité routière a de plus été améliorée depuis l'aménagement du giratoire à l'intersection des RD.940 et RD.311 et la réalisation du lotissement des Embruns : les véhicules en provenance d'Octeville-sur-Mer voulant se rendre dans la Rue de Versailles ont interdiction de tourner à gauche et de traverser la voie en sens inverse. Les usagers doivent se rendre soit au giratoire récemment aménagé, soit traverser le centre-bourg et y accéder par la Rue du Général de Gaulle.

L'ensemble des aménagements réalisés, des aménagements prévus et du code de la route adapté permet de sécuriser le secteur pour les futurs usagers.

2.2.3. La qualité architecturale

Le lotissement des Embruns étant récemment réalisé, en 2008, il a fait l'objet d'aménagements pour pallier aux diverses contraintes émanant de la RD.940, notamment d'un point de vue architectural.



Le talus planté imposé dans l'OAP du secteur AUC sera identique et en continuité de celui existant entre les limites du lotissement des Embruns et la RD.940.

Un masque végétal est également présent le long de du lotissement des Embruns.

La qualité architecturale du site est donc maintenue grâce à la continuité et la conformité des aménagements à réaliser.

La continuité prévue avec la tache bâtie existante, de part et d'autre du secteur AUC, favorisera également l'intégration et la

qualité architecturale du site. Les règles des articles 10 (hauteur des constructions) et 11 (aspect extérieur des constructions) reprendront les caractéristiques architecturales existantes dans le lotissement des Embruns, le secteur de Versailles et le hameau du Tronquay, le but étant d'harmoniser les anciennes, nouvelles et futures constructions, en termes de volumes et d'aspect extérieur.

L'accroche avec le tissu bâti existant sera donc soignée et, depuis la Route Départementale, il n'y aura pas de distinction entre les différentes étapes d'urbanisation.

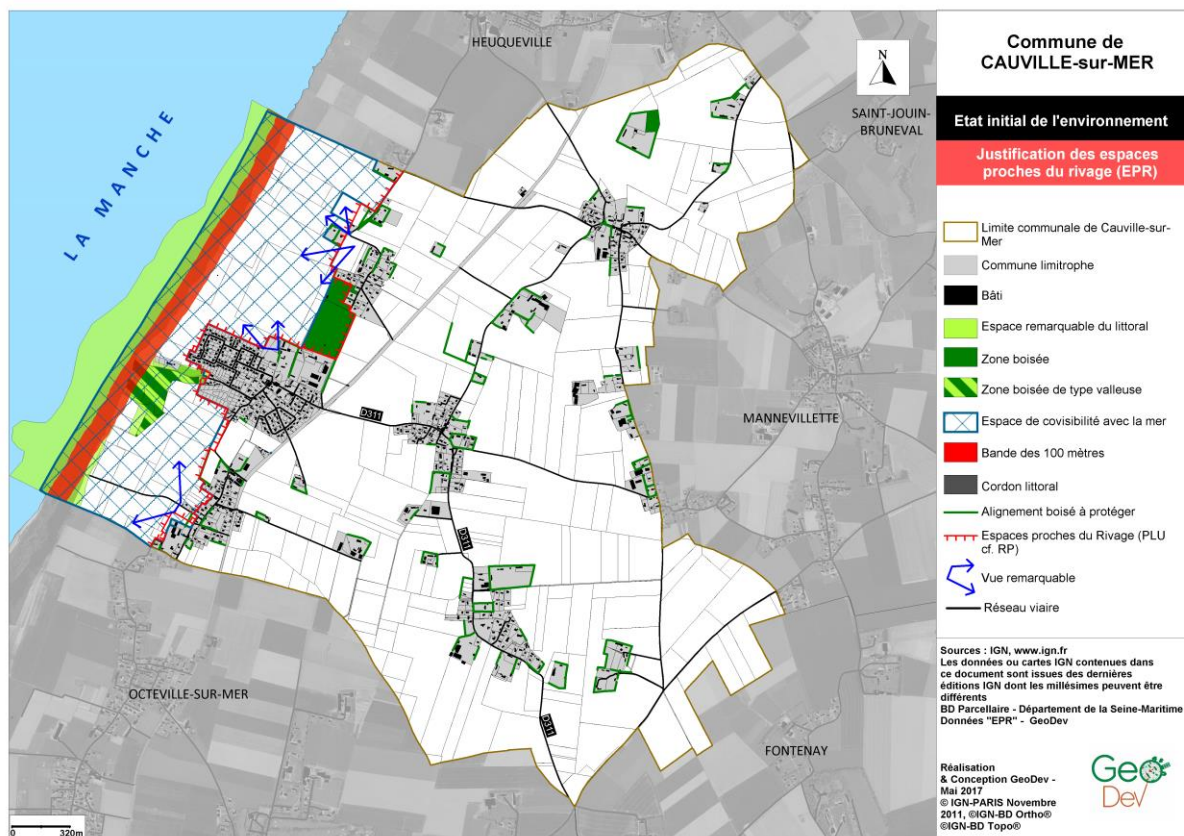
Exemples de constructions du lotissement des Embruns :



2.2.4. La qualité de l'urbanisme

Au regard du territoire de Cauville-sur-Mer, de son urbanisation existante et du contexte législatif, le secteur AUC identifié comme zone d'ouverture à l'urbanisation semble le meilleur site de développement de l'espace urbain cauillais.

Figure 15 : Espaces remarquables de Cauville-sur-Mer :



Pour un développement cohérent, plusieurs éléments ont été pris en compte pour l'identification du secteur, notamment :

✓ Connexion avec le centre-bourg :

Il était nécessaire d'identifier une zone en contact direct avec le centre-bourg de Cauville-sur-Mer qui regroupe la majeure partie des services équipements de la commune. Le secteur AUC est tout à fait cohérent pour le développement futur de Cauville-sur-Mer : depuis la Rue des Compagnons, il est possible de rejoindre la mairie, l'école et la boulangerie en 6 minutes à pied.

Au Nord et Nord-Ouest du centre-bourg, la présence d'une exploitation agricole soumise au régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), d'un point de vue remarquable et de l'Espace Proche du Rivage (EPR) n'était pas favorable à l'ouverture d'une nouvelle zone bâtie.

Il était de plus incohérent d'ouvrir à l'urbanisation un secteur à l'Est, qui aurait été séparé du centre-bourg par la Route Départementale.

✓ Présence des réseaux :

L'ensemble des réseaux nécessaires à la viabilisation des terrains du secteur sont présents à proximité de la zone d'ouverture à l'urbanisation, notamment depuis le lotissement des Embruns. Celui-ci est d'ailleurs en assainissement collectif et les réseaux sont suffisamment dimensionnés pour desservir le potentiel de 45 nouveaux logements.

De plus, des bornes d'incendie sont implantées de part et d'autre du secteur d'étude, dans le lotissement des Embruns et le hameau du Tronquay.

✓ **Configuration du terrain :**

La configuration du terrain, relativement plat et dépourvu de contraintes à l'urbanisation, est favorable à l'implantation de nouvelles constructions. Ainsi, la densité retenue pour toute opération est de 12 à 16 logements à l'hectare, soit un potentiel de 40 à 45 logements sur les 3,6 ha du secteur d'étude.

Il est à noter que le secteur AUC est exposé au Sud et dégagé à l'Ouest. L'implantation optimum des constructions pourra également être recherchée pour bénéficier des apports gratuits du soleil grâce à cette configuration.

De part cette configuration avantageuse, il est possible de développer un programme mixte de logements :

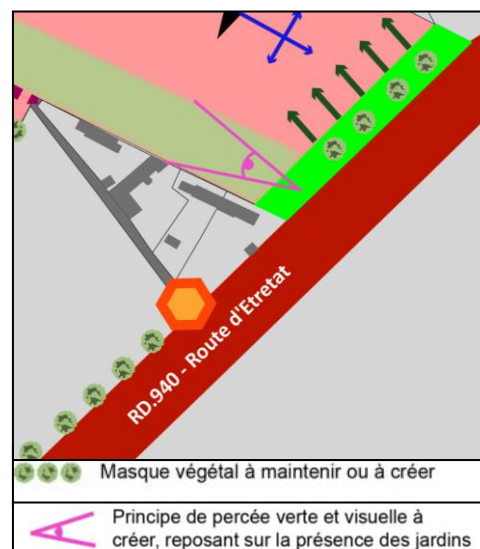
- ✓ du logement individuel en accession à la propriété ;
- ✓ une offre mixte accession/location ;
- ✓ du logement groupé en accession/location, adapté aux besoins des habitants.

Les logements groupés et denses sont prévus davantage en entrée de zone, adossés au village et au lotissement des Embruns. Le bâti moins dense est prévu en direction du Tronquay (partie Ouest du site), pour rappeler l'ambiance de hameau.

2.2.5. La qualité paysagère

Une percée verte sera à créer sur le site, en vue de préserver une coulée verte ainsi que la perméabilité du tissu bâti pour faciliter le passage de la faune et de la flore vers le littoral. Il s'agira d'adosser une fonction d'espace collectif à cet espace. Celui-ci peut être créé à partir de la trame de jardin existante au Nord du secteur de Versailles depuis la RD.940.

Des alignements boisés seront à créer ou à conserver comme masque végétal entre le nouveau bâti et le bâti existant, et entre le nouveau bâti et la RD.940. Il s'agit aussi de protéger les habitations exposées aux vents dominants, qui soufflent sur le plateau de Caux.



Une étude a d'ailleurs été réalisée en juillet 2015 par le CAUE de Seine-Maritime portant sur le développement de ce secteur AUC, y compris en bordure de la RD.940.

Etude CAUE 76 - Juillet 2015

Le schéma du CAUE reprend notamment cet enjeu de qualité paysagère à intégrer à tout projet. Il prend également en compte la continuité paysagère et architecturale entre le bâti nouveau et le bâti existant.

Il est nécessaire de préserver la qualité du cadre de vie du secteur en appréhendant une approche paysagère sur le site d'étude.

Une gestion qualitative et paysagère des eaux pluviales est exigée pour toute opération : elles seront gérées sur site dans le respect des principes d'hydraulique douce. La mare située sur le site d'Emmaüs doit également être conservée.

3. LES REGLES DU PLU APPLICABLES AU PROJET

La réglementation du secteur AUc a été adaptée et prend en compte la proximité de la voie classée à grande circulation pour l'instruction des futures constructions.

3.1. Usages des sols et destination des constructions

Sont notamment autorisés en secteur AUc :

- ✓ les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- ✓ les équipements publics ;
- ✓ les constructions à vocation d'habitation, leurs annexes et leurs extensions ;
- ✓ les constructions à vocation de commerce, de bureaux, d'hébergements hôteliers, d'artisanat, leurs annexes et leurs extensions ;
- ✓ le changement de destination des bâtiments existants ;
- ✓ les aires de stationnement, les aires de sport et de jeux ;
- ✓ la reconstruction des constructions détruites à la suite d'un sinistre (à l'exception d'un effondrement du sol ou d'une inondation) est autorisée.

3.2. Caractéristiques architecturale, urbaine et écologique

Le règlement impose que toute nouvelle construction doit être implantée avec un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de RD.940, à l'exception des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et aux équipements publics qui peuvent s'implanter sans restriction de recul par rapport aux limites d'emprises publiques. Il s'agit de respecter l'alignement du bâti existant du lotissement des Embruns et du village, tout en considérant les risques de nuisances issus de la RD.940, notamment du bruit.

La hauteur maximale autorisée des constructions est de 6,5 mètres à l'égout de toiture, soit une forme urbaine globale de type R+1+C (rez-de-chaussée + étage + combles).

Au vue de la hauteur maximale autorisée (article 10) et l'obligation de réaliser un talus planté en bordure de la RD.940 imposée dans l'OAP, les nuisances sonores produites par les flux quotidiens de la RD.940 seront relativement réduits.

Le règlement n'impose pas de techniques particulières de construction dans le secteur concerné par la zone de bruit émanant de la RD.940 puisque l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié le 23 juillet 2013), relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, y fait déjà référence dans son article 5 :

*« En application de l'article R.571-43 du Code de l'Environnement et des articles L.147-5 et L.145-6 du Code de l'Urbanisme, **les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou de plusieurs infrastructures de transports terrestres ou d'un aéroport doivent bénéficier d'un isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits extérieurs.** [...] »*

Cette prescription sera appliquée pour toute autorisation d'urbanisme demandée sur les terrains concernés par le secteur de nuisance.

3.3. Equipement des terrains

L'OAP graphique du PLU impose les accès au secteur d'étude. Deux accès seront à créer depuis la Rue des Compagnons, et deux autres seront réalisés depuis la voirie existante du lotissement des Embruns, prévue pour l'extension de la tache bâtie.

L'OAP rappelle également que l'accès existant depuis la RD.940, au Sud de la zone d'étude (entre les constructions existantes et le site de vente d'Emmaüs), ne pourra en aucun cas être utilisé pour accéder aux futures constructions.

De plus, un talus planté devra être aménagé en bordure de la RD.940. Ainsi, tout accès au site depuis la voie classée à grande circulation est interdit.

Finalement, l'ensemble des prescriptions du règlement écrit et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur AUc se complètent, afin d'aménager de manière optimale la zone dans son intégralité, et de réduire la bande d'inconstructibilité de 75 mètres depuis l'axe de la voie classée à grande circulation à 35 mètres de l'axe de la RD.940.

Ainsi, la perte d'espace agricole non consommé pour le développement urbain en sera réduite et la continuité des espaces bâtis recherchée.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Voie classée à grande circulation à Cauville-sur-Mer :	4
Figure 2 : Séquence 1 de la Route Départementale n°940 :	5
Figure 3 : Séquence 2 de la Route Départementale n°940 :	6
Figure 4 : Séquence 3 de la Route Départementale n°940 :	8
Figure 5 : Fonctionnement du centre-bourg de Cauville-sur-Mer :	9
Figure 6 : Extrait du plan de zonage du PLU de Cauville-sur-Mer :	10
Figure 7 : Localisation de la zone d'étude :	10
Figure 8 : Analyse paysagère de Cauville-sur-Mer :	11
Figure 9 : Tronçon du centre-bourg :	13
Figure 10 : Tronçon du secteur AUc :	14
Figure 11 : Tronçon du secteur de Versailles :	15
Figure 12 : Servitudes et contraintes à Cauville-sur-Mer :	17
Figure 13 : Secteur concerné par l'étude :	19
Figure 14 : Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur AUc :	20
Figure 15 : Espaces remarquables de Cauville-sur-Mer :	23