



Communauté d'Agglomération du Cotentin





Département de la Manche

Commune de Hardinvast

Plan Local d'Urbanisme

4.1. Orientations particulières d'aménagement

<p>Dossier pour approbation</p>	<p>PLU approuvé le 20 janvier 2011 Modification simplifiée n°1 approuvée le 5 avril 2012 Modification n°1 du PLU Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire en date du 28 juin 2022</p>  
--	---

COMMUNE DE HARDINVAST
PLAN LOCAL D'URBANISME

DOCUMENT D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

SOMMAIRE

- / Localisation des sites
- / Les limites de ces sites
- / Les projets d'urbanisation
- / Les voies et cheminements
- / Le paysage

LOCALISATION DES SITES

Le site principal de développement futur de la commune de Hardinvast est localisé à l'Ouest du centre bourg de la commune. Il s'agit d'une zone à urbaniser immédiate (1 AU).

Il est en extension du bourg et en continuité de l'urbanisation déjà existante.

Il s'agit de créer un espace de développement pour la construction d'un nouveau quartier qui a pour ambition d'être fortement connecté et interconnecté avec l'urbanisation déjà existante.

Le deuxième site se situe au sud du bourg, à l'angle de la RD 119 et de la RD 152. Il s'agit d'un site zoné en 1 AUa d'urbanisation immédiate.

Le troisième site qui se trouve au Nord-Est du bourg, entre deux zones déjà construites, vient densifier le bourg. Il s'agit d'une zone 1 AU urbanisable immédiatement.

Il ne s'agit donc pas d'un site proprement dit car cet espace se compose de trois sites qui seront tous consacrés à une vocation d'habitat et/ou d'activités compatibles avec l'habitat, mais avec des typologies de bâti différentes.

La mixité urbaine sera forte en zone 1 AU et l'habitat collectif sera fortement prépondérant en zone 1 AU a.

L'ensemble de l'espace zoné en 1 AU représente 40 790 m², soit 4,08 ha, ce qui correspond à 0,56 % du territoire communal. Cet espace est urbanisable immédiatement. La zone 1 AUa représente une superficie de 2691 m² (soit 0,27 ha), ce qui peut sembler très réduit mais qui permet la réalisation d'une opération spécifique davantage ciblée sur la construction de logements collectifs.

Les zones à urbaniser représentent donc une superficie totale de 43 482,05 m² (4,34 ha).

- 4,08 ha sont prévus pour une urbanisation à court terme (les deux zones 1AU),
- 0,27 ha sont prévus pour accueillir à court terme une opération d'aménagement à vocation d'habitat collectif très dominant au sud, en entrée de bourg (1AUa).
- Les orientations d'aménagement portent sur les 4,3 ha d'urbanisation.

LES LIMITES DES SITES

L'ensemble est limité :

Pour les zones 1 AU :

- Au nord les deux zones sont limitées par des espaces agricoles et par une urbanisation diffuse au lieu dit « La Boivinnière ».
- Au nord-est la zone 1 AU la plus au nord et limitée par une zone de pavillons elle-même bordée par la route.
- A l'est, la zone est en continuité avec l'urbanisation actuelle du bourg et une entrée/sortie pourra être prévue en face de la mairie actuelle qui sera d'ailleurs délocalisée dans la zone U adjacente à cette zone.
- Au sud, cette zone est directement en limite des équipements publics structurants que sont le groupe scolaire et la cantine. Il sera indispensable de favoriser des liens forts entre ces équipements publics actuels et les équipements publics ou privés structurants nouveaux qui seront réalisés dans la zone de développement. Des modes de déplacements alternatifs devront être créés pour permettre un déplacement entièrement piéton et sécurisé.
- A l'ouest, la zone jouxte les espaces agricoles. Une haie paysagère fait le lien entre l'urbanité et l'agriculture.









Pour la zone 1 AUa :

- Au nord, la RD 152 est un axe important de circulation sur lequel les entrées/sorties de cette zone se réaliseront. La difficulté sera de sécuriser ce carrefour situé très proche de l'intersection des deux voies RD 119 et RD 152. Il pourra néanmoins être réalisé une entrée/sortie sur la RD 152 et une autre sur la RD 119. Un bouclage de l'opération pourra ainsi être réalisé.
- A l'ouest, la RD 119 jouxte la zone, une entrée/sortie viendra desservir la zone 1 AUa.
- Au sud, il n'existe que des espaces agricoles actuellement utilisés en herbage. Il sera donc indispensable de structurer les franges urbaines du projet pour créer une transition douce entre l'urbanité et la ruralité.
- A l'est, l'urbanisation linéaire le long de la RD 152 ne forme pas une trame urbaine dense de centre bourg. La commune a souhaité, dans le cadre de la réalisation de ce projet, que les bâtiments soient plus denses pour former une véritable entrée de bourg, en se démarquant réellement de la typologie du bâti déjà existant entre le carrefour RD 152/119 et la salle de réunion en allant vers Tollevast.

La morphologie urbaine du bourg, sa petite taille implique nécessairement la réduction équilibrée et limitée des terres agricoles.

L'espace de développement n'est traversé par aucune des voies existantes et il sera nécessaire de créer l'ensemble des réseaux, voies de communication internes à la zone et liens avec l'urbanisation. Les voiries et les réseaux sont déjà existants au centre bourg de la commune.

Limites de zones

-  Continuités agricoles
-  Urbanisation diffuse
-  Urbanisation en continuité du centre bourg
-  Zones à urbaniser en priorité
-  Zones à urbaniser en priorité Bâtiments collectifs privilégiés
-  Mares à préserver
-  Zone à urbaniser à terme
-  Voies de circulation principales



LES PROJETS D'URBANISATION

Le programme d'aménagement de l'espace de développement de l'urbanisation d'Hardinvast comporte une seule vocation, l'habitat et l'activité compatible avec l'habitat, notamment dans les zones 1 AU où existe un secteur plus particulièrement dévolu au commerce de proximité.

Les projets d'urbanisation mettent en œuvre le principe de mixité urbaine et sociale, avec des aménagements orientés vers une prise en compte réelle des principes de développement durable.

Une minorité est créée plus spécifiquement pour réaliser un programme de logements locatifs collectifs.

Ainsi, au niveau communal, ce principe est respecté, ainsi que celui de protection des espaces agricoles et naturels. L'extension de l'urbanisation exclusivement autour du bourg permet de ne pas augmenter le mitage et ainsi, préserve les grandes continuités agricoles, même s'il apparaît que tout développement de l'urbanisation en zone rurale entraîne systématiquement la diminution des terres agricoles.

- 2,3 ha consacrés à la réalisation d'un programme de logements, d'équipements publics structurants et de commerce (zone 1AU principale, proche de la mairie) ;
- 2,12 ha consacrés à la réalisation d'un programme exclusivement de logements, dans le respect de la mixité urbaine, (zone 1AU nord) ;
- 2 691 m² consacrés en majorité à de l'habitation collective sous toutes ses formes, mais en privilégiant le collectif locatif dense, aux financements divers (libres et aidés), et aux statuts différents (collectifs, maisons de ville, intermédiaires).

L'objectif est de réaliser une opération globale structurée, sur l'ensemble du centre bourg, qui prenne réellement en compte les principes du développement durable, à savoir allier l'environnement, l'économie sous toutes ses formes et le social.

Le projet sera donc réalisé de telle manière que le développement de l'urbanisation soit réaliste et en rapport direct avec les besoins réels de la commune en termes d'accroissement de population. La projection démographique implique l'ouverture à l'urbanisation pour une centaine de nouveaux habitants à terme du plan local d'urbanisme.

L'environnement naturel et bâti doit être préservé. En effet, les trois sites d'extension sont en continuité directe avec l'urbanisation déjà existante et les projets devront être en interaction complète avec leurs environnements directs.

Il ne s'agit pas de réaliser de nouveaux quartiers ou programmes immobiliers déconnectés de la vie du bourg, mais au contraire, d'amener les nouveaux habitants à s'intégrer. Les quartiers nouveaux devront donc être parfaitement intégrés à l'urbanisation existante, mais devront aussi présenter des formes, typologies d'habitats adaptés aux nouvelles demandes : collectifs, social, lots libres.

Des cheminements alternatifs seront donc organisés de telle manière que les nouveaux logements soient desservis par tous modes de déplacements, avec accès facile aux équipements publics structurants, école, cantine, nouvelle mairie, salle municipale, commerces. Les déplacements en centre bourg seront entièrement sécurisés par la réalisation de sentes piétonnes et de trottoirs.

Ainsi, l'extension de l'urbanisation aura également des répercussions sur le centre bourg actuel par la réalisation de cheminements piétons sur l'ensemble du linéaire de voirie, une sécurisation des carrefours et intersections, un accès transversal et sécurisé de tous les quartiers du bourg par les modes de déplacements alternatifs.

La zone consacrée aux habitations :

- il sera envisagé la mise en place de cibles de développement durable concernant les aménagements extérieurs : gestion optimisée des chantiers, circulation des véhicules et réduction de la place de l'automobile, gestion des eaux pluviales de ruissellement sur les chaussées, réduction des surfaces imperméabilisées consacrées aux circulations...
- pour les habitations, la gestion des eaux pluviales devra être traitée majoritairement sur chaque parcelle.
- la même démarche d'économie des ressources sera privilégiée lors de la réalisation des constructions : les projets de construction devront tendre vers la haute qualité environnementale, la haute performance énergétique, la recherche permanente de l'économie d'énergie pour les constructions neuves (logements peu consommateur d'énergie, voir logements passifs...) ;
- la mise en œuvre d'une politique de développement durable sera privilégiée pour tout nouveau projet d'aménagement à vocation d'habitation. Cette mise en œuvre s'accompagnera d'effets et de concrétisations mesurables ;
- les projets de constructions ou d'aménagement devront tendre vers le développement d'une réelle mixité urbaine, par la réalisation de diverses typologies d'habitats, la création de formes urbaines différentes mais adaptées au contexte local ;
- les formes architecturales les plus innovantes en matière de développement durable pourront être acceptées sous réserve de s'intégrer dans l'environnement naturel et urbain et la démarche de développement durable défini au préalable.

La zone consacrée à l'habitation collective :

En plus du respect des différents principes énoncés plus haut, il sera indispensable que l'aménageur réalise un projet de construction d'habitations mitoyennes formant une entrée de bourg qualitative, avec un rappel de l'architecture dominante (pierre).

Ce secteur accueille une mixité d'habitat avec notamment des « maisons de ville, collectifs groupés ». Ce type de bâtiment recrée un effet de rue avec des façades en alignement et des cheminements piétons.

L'habitat collectif permet un habitat plus dense, une mixité urbaine et sociale plus développée.

LES VOIES ET CHEMINEMENTS

L'espace de développement de l'urbanisation prévu par le PLU d'Hardinvast est intégré au réseau de voies existantes autant celles qui sont réservées aux véhicules motorisés que celles qui sont réservées aux piétons et vélos. Il s'agit de relier les nouveaux quartiers au maillage routier et aux voies de circulation déjà existantes.

Toutes les nouvelles voies de circulation seront à créer au sein des nouveaux projets ; les voies de circulation déjà présentes seront sécurisées pour permettre un cheminement alternatif dans le bourg existant.

Chaque nouvelle voie devra permettre les déplacements alternatifs.

L'objectif est de créer un véritable pôle de centralité où le groupe scolaire, la cantine, la salle des fêtes, la mairie, les commerces et l'église, soient facilement reliés.

Des cheminements piétons et cyclables permettront de joindre l'ensemble des zones à l'hyper centre. Des trottoirs borderont l'ensemble des rues du bourg et notamment la rue de la mairie et la RD 152.

La concentration des équipements publics en un seul lieu, (hors stade) permet de générer une réelle complémentarité des différents types de déplacements.

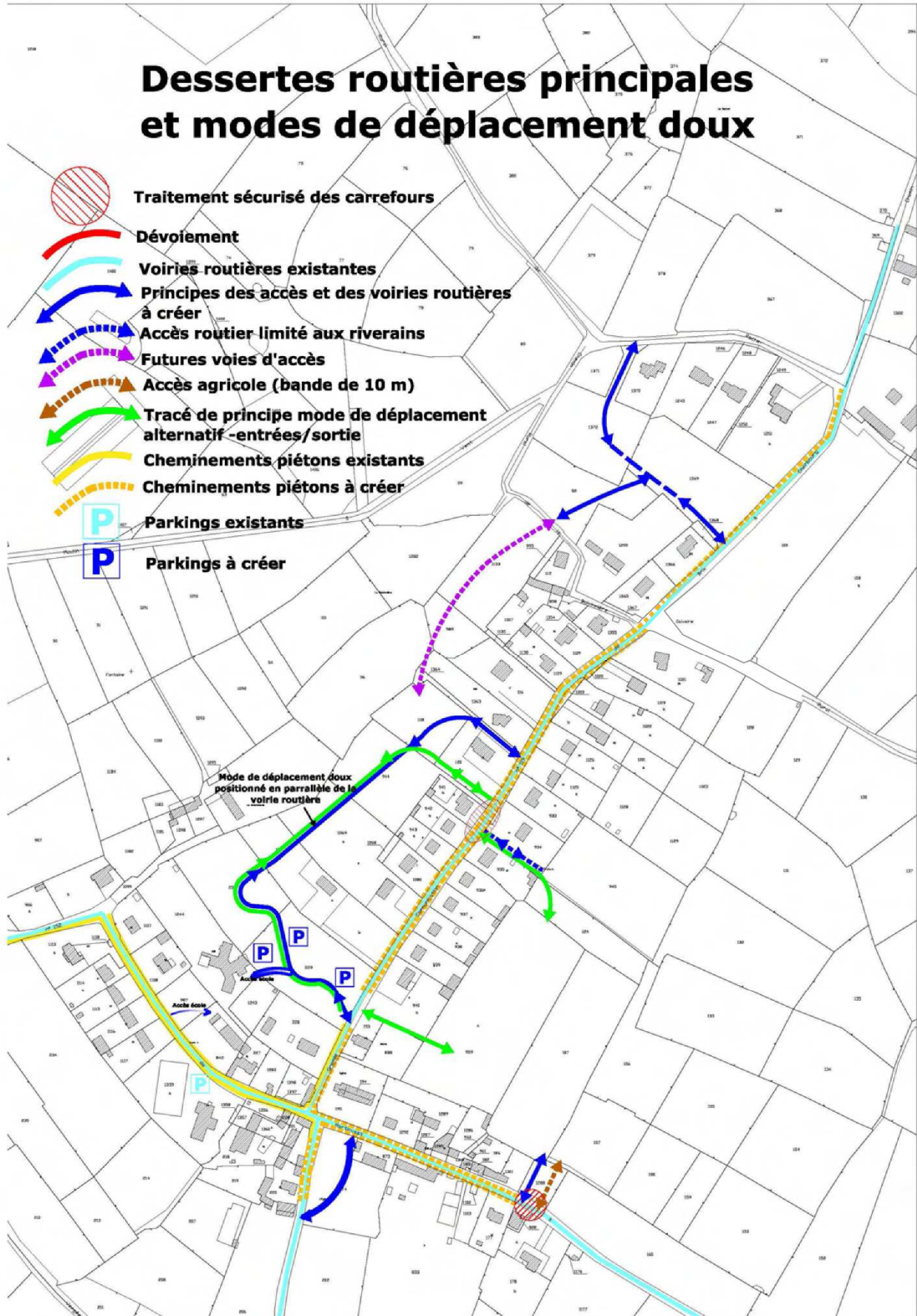
La superficie du centre bourg permet aux habitants de réaliser les déplacements de proximité à pieds préférentiellement ; tout étant mis en œuvre pour qu'il en soit ainsi. Toutefois, une nouvelle redistribution des parkings, notamment au niveau de l'école sera organisée pour sécuriser encore davantage les entrées/sorties des enfants. Ce parking sera réalisé derrière la cantine scolaire.

L'aménageur privilégiera la rationalisation des places de parking pour éviter que le centre bourg devienne un espace entièrement imperméabilisé, uniquement à vocation de parking. Une gestion durable des parcs de stationnement est à prévoir.

Cela devra passer par la mise en place systématique, sinon opportune, d'un réseau de circulations douces (piétons, vélos, ...) qui irriguent les nouveaux quartiers et qui se raccordent aux voies existantes sécurisées.

Largeurs des voiries : 5,5m bande de roulement + trottoir + piste cyclable = 7,5m

d'emprise. Les voiries pourront être à sens unique ou à double sens en fonction du projet proposé.



Le projet d'aménagement de l'espace de développement d'Hardinvest est donc basé sur une complémentarité entre la réutilisation des voies existantes et un aménagement de qualité pour les voiries déjà existantes :

- un nouvel axe de desserte de la principale zone 1 AU (proche de la mairie) se connecte au sud au niveau de la nouvelle mairie, formant une « place de village » et au nord, à la rue de la mairie. Cette voirie sera traitée en voie de desserte urbaine, la voie de transit restant la rue de la mairie. Cela permet de définir une voie nouvelle d'accès pour ce quartier nouveau et de traiter l'actuelle rue de la mairie comme une rue et non comme une voie de transit, ce qui est encore partiellement le cas aujourd'hui. Cette voie de transit pourra être prolongée dans un deuxième temps vers le nord jusqu'au chemin de la Boivinière qui permet de rejoindre la RD119.
- l'aménagement de cet axe de circulation nouveau suit les principes de développement durable : il sera conseillé la création de noues plantées pour faciliter la résorption des eaux pluviales. Les circulations douces devront être prises en compte.
- Pour les véhicules agricoles, un accès aux parcelles situées à l'est de la zone 2AU sera aménagé depuis la RD152. Cet accès sera positionné à proximité de la nouvelle voie de desserte et le carrefour avec la route départemental devra être sécurisé.
- La desserte de la zone 1 AUa se fera également depuis la RD 152. Il est donc nécessaire de ne créer qu'une seule entrée/sortie pour minimiser les risques tout en créant une desserte optimale de ces logements.
- Le carrefour sera sécurisé au croisement entre la sortie Nord de la principale zone 1AU (proche de la mairie) et la voie de desserte des riverains pour les parcelles 934 et 935.
- Le carrefour d'entrée de bourg entre le chemin rural de la Boivinière, le chemin rural de la Tisonnerie et la RD 119 sera sécurisé.
- Les croisements et les carrefours devront être aménagés en suivant les mêmes problématiques, à savoir des dégagements de visibilité pour optimisées les entrées et surtout les sorties sur les voies départementales.
- En outre, le tracé de principe d'une voie permettant de contourner le bourg pour passer de la zone 1 AU de la Boivinière et la zone 1 AU du bourg est actée sur les plans. Elle ne pourra être réalisée qu'ultérieurement lorsque les deux zones à urbaniser seront en passe de réalisation complète.

LE PAYSAGE

Les zones de développement seront aménagées en recherchant une intégration optimale entre l'urbanité et la ruralité des lieux. La frange urbaine sera traitée en haies vives bocagères sur talus avec fossé drainant et/ou noues.

L'intégration paysagère des parkings, notamment en centre bourg, sera particulièrement soignée pour éviter des espaces minéraux importants qui pourraient venir dégrader le paysage urbain et la notion de centralité. Une trame paysagère devra être créée pour structurer le parking et casser l'effet minéral, proche de l'école au sud du secteur 1 AU. L'intérieur du parking sera planté d'arbustes d'alignement (5/6m) et de massifs d'ornement.

La végétation choisie sera rustique et résistante à la pollution automobile.

Les eaux pluviales seront gérées par des noues plantées, afin de limiter le ruissellement et favoriser l'infiltration dans le sol.

Les eaux de ruissellement devront également être prise en considération par la création de noues, mais aussi de bassins tampons, naturels ou artificiels, bassins d'orage, pour permettre un écrêtement des débits de pointe après les forts abat d'eau.

Les habitations seront intégrées dans un espace très paysager qui rappelle le bocage des espaces naturels et agricoles du lieu. L'espace privatif pourra être non clos, mis à part un espace terrasse plus intime, clos de haies vives. Ces secteurs seront reliés les uns aux autres par des sentes piétonnes.