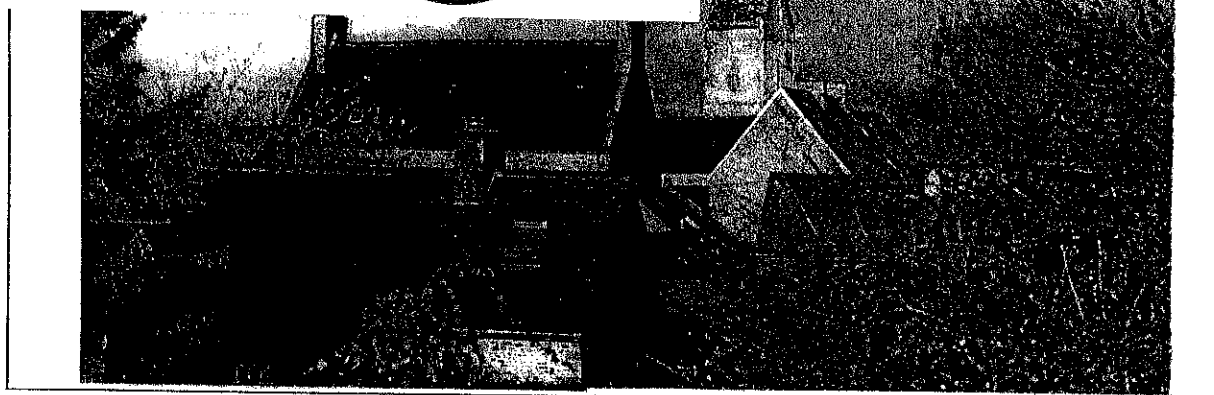
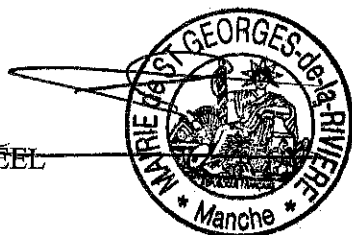


COMMUNE DE SAINT-GEORGES-DE-LA-RIVIERE

Département de la Manche (50)

PLU approuvé
par délibération du
Conseil Municipal
du 3 Novembre 2003
le maire, Henry LEVÉEL



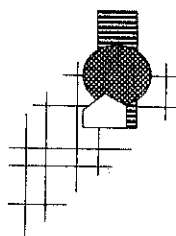
2a

novembre
2003

PLAN LOCAL D'URBANISME

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Orientations générales d'aménagement et d'urbanisme



AMURE Sarl
AMENAGEMENT-URBANISME-
ENVIRONNEMENT-PAYSAGES

63 rue Blomet - 75015 PARIS - tél: 01 53 79 14 54

SOUS-PREFECTURE
Reçu le :

25 NOV. 2003

DE GHERBOURG

Sommaire

Préambule	p 3
1. Contexte intercommunal	p 7
2. Projet d'aménagement et de développement durable	p 8
2.1. traduction géographique du PADD	p 9
2.2. voies routières, chemins, espaces publics	p 14
plan	p 17
Conclusion	p 19

Préambule

Objet du dossier

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), a été institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) – loi du 13 décembre 2000.

Il devient la pièce centrale du Plan Local d'Urbanisme puisqu'il présente le projet de façon explicite, expose la façon dont la municipalité, prenant en compte l'état initial et les contraintes liées à l'environnement, envisage le "développement durable" de son territoire.

Le PADD doit donc être une explication du projet d'évolution de la commune, comme le précise l'article R 123-3 du Code de l'urbanisme ; en donnant « les orientations d'urbanisme et d'aménagement (notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement) ». Il présente :

- les mesures de nature à préserver les centres-villes... de développer ou créer de nouveaux quartiers ,
- les actions et opérations de restructuration, lutte contre l'insalubrité,
- le traitement des rues, sentiers... espaces publics,
- les actions et opérations d'aménagement visant la diversité commerciale des quartiers,
- les conditions d'aménagement des entrées de ville,
- les mesures de nature à assurer la préservation des paysages.

Le PADD reprend et répond aux objectifs de la révision du document d'urbanisme :

- Préserver les différentes activités professionnelles existantes, notamment l'agriculture,
- Diversifier les activités économiques (commerces, camping...),
- Offrir de nouveaux terrains constructibles,
- Rendre accessible le logement à tous (locations, HLM...),
- Dégager de nouveaux espaces pour accueillir des touristes soit en résidence d'hôtellerie de plein air, soit en camp de loisirs...,
- Protéger les richesses écologiques et paysagères de la commune : les dunes et les coteaux.

La loi SRU assujettit le développement des communes situées à moins de 15km de la côte, à une réflexion intercommunale. Cette dernière doit se traduire par l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), prévu dans le secteur sur l'ensemble du sud Cotentin.

En l'absence de ce SCOT, voire d'un schéma de secteur sur la Cote des Isles, et malgré les réflexions engagées au niveau des communautés de communes de Barneville-Carteret et Portbail, il a été indiqué à la municipalité qu'elle ne pouvait envisager qu'un développement "limité de l'urbanisation".

Le présent PADD exprime les réflexions à l'échelle de tout le territoire, les grandes orientations d'urbanisme de la commune.

Il s'accompagne de prescriptions particulières, à l'échelle des différents secteurs modifiés, elles exposent les principes d'aménagement pour les sites devant évoluer de façon significative: document à part: partie 2b du PLU.

Notion de développement durable

En 1992, la Conférence de Rio faisait le constat navrant d'un développement de notre planète, anarchique, irrespectueux des richesses naturelles et du bien-être commun.

Elle posait, en premier principe « Les êtres humains sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Ils ont droit à une vie saine et productive en harmonie avec la nature ».

Elle adoptait le « Programme Action 21 » qui expose un ensemble de politiques et de programmes dans divers domaines, visant à instaurer un avenir socialement et écologiquement viable - un « développement durable ».

Ce programme met en évidence le rôle essentiel que jouent les autorités locales dans l'éducation, la mobilisation et la prise en compte du public en faveur d'un développement durable.

La loi n°99-533 du 25 juin 1999 définit un cadre national, avec la réalisation de schémas de services collectifs. Mais il revient, à chaque collectivité locale, le soin de faire sienne cette démarche.

De nombreuses conférences, assises, etc. ont familiarisé les municipalités à ce concept... Nombre d'entre-elles s'engagent dans cette réflexion:

Certaines ont adhéré à la Charte d'Aalborg (ou charte européenne des villes durables), qui inclut dans toute action les trois aspects du développement durable: environnement, social et économique).

Certaines initient ou poursuivent un « Agenda 21 ». Il s'agit de la mise au point de structures de réflexion et de concertation permettant de développer cette approche de développement durable, puis de la mise au point d'actions permettant d'atteindre cet objectif de développement durable.

Le développement durable peut être défini comme " la capacité des hommes à répondre à leurs besoins présents sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ".

Les lois françaises : la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), la loi Paysage, la loi Littoral... ont été établies dans cet esprit.

On entend par « développement durable », une politique globale raisonnée, conduisant à favoriser, au sein de chacune des actions et des attitudes menées, les intérêts **environnementaux, sociaux et économiques**.

Il s'agit donc de modifier les façons de penser et de concevoir, pour aboutir, aussi bien dans les entreprises privées, que dans le fonctionnement des communes, ou dans les décisions d'aménagement (etc.), à la conciliation de l'ensemble de ces intérêts.

S'ajoute à cette nouvelle attitude, le principe de précaution, qui s'oppose à toute décision dont l'effet ne serait pas mesurable ou qui présenterait un risque pour le bien-être biologique.

De nouvelles pratiques, notamment en matière de démocratie locale et de partenariat, sont nécessaires.

Cette nouvelle prise en compte du développement durable revêt trois aspects:

- le progrès social
- l'efficacité économique,
- la protection de l'environnement.

qui doivent présider à la révision du Plan Local d'Urbanisme, et notamment guider les choix du PADD.

1

Contexte intercommunal

La commune de Saint-Georges appartient à la communauté de communes du canton de Barneville. Elle est située entre 2 communes (Saint-Jean-de-la-Rivière et Portbail) qui elles, appartiennent à la communauté de communes de Portbail.

Dans le domaine touristique, les deux communautés de communes travaillent dans le cadre du Syndicat Mixte « Côte des Isles Développement ». Les 16 communes qui le composent forment une entité géographique homogène. Elles réfléchissent ensemble à leur avenir économique et à leur rapprochement dans le cadre du micro-pays de « La Côte des Isles » dont Saint-Georges-de-la-Rivière constitue la commune centrale (au sens géographique du mot).

Dans le cadre du futur Schéma de Cohérence Territorial, devenu nécessaire pour les communes littorales (loi SRU), les communes doivent définir un projet commun d'aménagement et de développement durable, qui tienne compte à la fois des besoins économiques des communes et du respect de l'environnement.

La municipalité de Saint-Georges inscrit d'ores et déjà sa réflexion dans ce cadre intercommunal et dans un développement à long terme.

- L'agriculture perd de son importance (baisse du nombre d'emploi, regroupement des exploitations), et le tourisme apparaît comme une vocation économique essentielle pour la commune et les communes voisines; la demande est forte, mais les structures d'accueil, les services et produits offerts sont peu développés... Il est temps d'agir car le chômage et le départ des jeunes constituent deux problèmes inquiétants.
- Plusieurs projets touristiques doivent créer, à court terme, une certaine dynamique économique qui constitue une opportunité pour les communes de la Côte des Isles:

l'extension du port de Barneville-Carteret et la création du port de Portbail, prévues pour 2007,

l'amélioration des liaisons avec les îles anglo-normandes

l'extension du golf intercommunal de La Côte des Isles , à l'étude

les projets contenus dans le contrat de Pôle avec la Région et le Contrat d'Objectif à 5 ans avec le Conseil Général...

Avec de telles structures, et avec leurs projets, les communes peuvent espérer capter de nouvelles clientèles touristiques..., mais,

les établissements hôteliers ne sont pas suffisamment dimensionnés (par exemple, aucun hôtel avec vue sur la mer, ne peut accueillir des cars entiers...),

- les structures promotionnelles manquent,
- les moyens d'hébergement et la mise en valeur de la côte sont insuffisants...

Pourtant, la commune de Saint-Georges-de-la-Rivière et les communes voisines se trouvent aujourd'hui limitées dans leur développement, par l'absence de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et de schéma de secteur. Dans ces conditions, le présent PLU ne peut prévoir qu'une "extension limitée" de l'urbanisation.

2.

Projet d'aménagement et de développement durable

Outre l'agriculture, la commune de Saint-Georges-de-la-Rivière possède comme principales ressources économiques:

- la richesse écologique et paysagère de son littoral, et
- l'intérêt touristique du site.

C'est la conciliation de ces atouts qui domine cette révision.

Partant du diagnostic de la commune, le projet d'Aménagement et de Développement Durable se traduit par les objectifs suivants:

- protéger et mettre en valeur les dunes littorales,
- favoriser l'installation de nouveaux habitants et consolider l'activité commerciale au niveau du bourg,
- développer l'accueil touristique, affirmer le rôle touristique de la commune, dans le cadre du développement intercommunal de la Côte des Isles, en prenant en compte la situation centrale de Saint Georges par rapport aux deux ports de Portbail et Carteret,
- préserver le patrimoine architectural et paysager de la commune (coteaux, maisons anciennes...).

2.1. Traduction géographique du Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Secteur de protection stricte de la dune

L'espace dunaire, reconquis depuis plusieurs années, fait l'objet d'acquisitions par le Conseil Général. Il fait partie des espaces proposés pour le périmètre Natura 2000.

C'est un atout paysager et écologique, un point fort pour l'appel touristique, une fierté pour les habitants.

Mais un renforcement de sa gestion et de sa mise en valeur se révèle nécessaire:

- moyens juridiques adaptés pour arriver à une appropriation cohérente de ces espaces (par exemple échanges amiables, DUP...)
- installation de sanitaires,
- point d'accueil, d'information, de surveillance et de pédagogie,
- aire de stationnement des véhicules à aménager en arrière de la dune,
- voire aménagement d'accès à la plage (dont escalier de descente) pour limiter les piétinements diffus, facteurs d'érosion...

Les actions de gestion et de mise en valeur de la dune nécessitent toujours une vigilance: lutte contre le stationnement sauvage, contre le motocross, plantations d'Oyats et nettoyages. L'association « des Amis des Dunes » pallie aux défaillances du Conseil Général: souvent des insuffisances dans l'entretien du site sont à noter.

La parcelle n°548 est en cours d'acquisition par le Conseil Général. Voici quelques années, ce dernier a accepté de concéder à la commune une bande de terrain pour implanter les jeux pour enfants et le terrain de boules, utilisés par les clients du camping municipal et du camp de loisirs. Lors des réunions du Comité de gestion du site, du 30 mai 2001 et du 28 mai 2002, il a été décidé que la commune étudiera, avec la DDE et le Conseil général, la concession et l'aménagement, sur cette parcelle 548, d'un square: il permettra de répondre aux besoins de désenclavement, en assurant une liaison – un cheminement – entre la cale d'accès à la mer et les futures parcelles consacrées à l'hébergement touristique;

La commune a saisi le Conseil Général de ce projet, et obtenu un accord de principe. Les solutions étudiées sont la création d'une servitude ou la rétrocession d'une partie du terrain (le Conseil général abandonnant son droit de préemption localement).

Par ailleurs, l'acquisition de toute la partie nord-ouest de la dune par le Conseil Général n'a toujours pas été réalisée. La multiplicité des propriétaires et des indivisions rend la tâche particulièrement difficile. C'est pourquoi la municipalité envisage la démarche d'expropriation pour cause d'utilité publique, sachant que la gestion de la dune, son entretien, la lutte contre le stationnement sauvage nécessitent cette maîtrise foncière.

La maison de la dune ne devrait pas être maintenue comme telle puisque le Conseil Général s'oriente vers l'aménagement d'une structure de plus grande dimension aux Moitiers d'Allonnes, pouvant assurer un rôle pédagogique avec hébergement.

Le devenir de ce bâtiment se pose donc. Le Conseil Municipal s'oppose à sa destruction et propose sa "reconversion" pour en faire a minima un point sécurité/sanitaires

C'est pourquoi il est envisagé de supprimer la partie haute du bâtiment, et d'améliorer l'aspect extérieur de l'ensemble. Le responsable des bâtiments du Conseil Général a été chargé de ce projet.

Enfin, en partie sud, l'élargissement du périmètre de préemption du Conseil Général est envisagé, afin d'intégrer des parcelles "agricoles" correspondant à un milieu naturel proche de la dune grise, dont l'intérêt écologique est confirmé par l'étude faune-flore d'OGE¹ réalisée en été 2003 (parcelles 309 à 315, 745, 746...).

¹ OGE: Office de Genie Ecologique – St Maur des Fossés – conclusions en annexe du PLU

Le développement du camping et de l'accueil d'habitat léger de loisirs.

En 1987, il y a quinze ans, Saint-Georges a été une des seules communes à interdire le camping sauvage et à aménager un camp de loisirs (50 parcelles privées) et de camping (80 emplacements) pour préserver les conditions d'hygiène (assainissement) et d'environnement (haies).

Aujourd'hui, l'agrandissement de ces structures d'accueil est nécessaire pour plusieurs raisons :

- Ces formes d'hébergement sont très demandées localement et les communes de la Côte des Isles se heurtent à une saturation des structures existantes. Le camping et le Parc Résidentiel de Loisirs de Saint-Georges-de-la-Rivière peuvent trouver leurs extensions sur les terrains voisins: ils répondent à la fois aux critères de proximité de la mer et de respect de la dune. À noter que le maintien des haies et leur densification sont à imposer pour maintenir la richesse écologique et paysagère du secteur.
- Un arrêté donnait la possibilité de stationner des caravanes pendant 3 mois de l'année, à l'intérieur d'un périmètre assez large. Cette disposition pose deux problèmes: elle est non conforme à la loi littorale car elle conduit à une urbanisation diffuse et non légale (mobiles-homes fixes) des espaces concernés, l'article L 146-5 enjoignant les communes à se doter d'espaces spécifiques; de plus, elle pose des problèmes d'hygiène et de pollution des eaux, puisque le raccordement aux réseaux n'existe pas; il est donc nécessaire de supprimer cet arrêté et d'offrir aux propriétaires concernés une solution de compensation, en leur proposant une parcelle au sein d'un parc de loisirs.
- Enfin, à Saint-Jean-de-la-Rivière et à Portbail (communes limitrophes), la résorption du caravaning illégal passe par la création de structures d'accueil – le secteur de report créé au POS de Saint-Jean et envisagé dans le PLU de Portbail peuvent se révéler insuffisants, ou trop loin de la plage... Le parc de Saint Georges constitue une 3^{ème} solution.

Dans le PLU, il s'agit d'agrandir les surfaces d'accueil dans le prolongement de l'existant, sur environ 2,8 hectares. Cela permettrait au mieux de satisfaire dans l'immédiat les demandes figurant sur une liste d'attente en mairie.

La ferme des Orémus.

La ferme des Orémus, située entre la chasse des Orémus et le chemin de Coutances, a été reprise il y a 18 mois par un jeune agriculteur. La mise aux nouvelles normes est à réaliser, ce qui nécessite un investissement important.

Etant donné la vulnérabilité du sous-sol (risques de pollution de la nappe), la proximité de la mer, le fait qu'elle soit incluse dans les "espaces proches du rivage", les difficultés de co-voisinage avec les activités touristiques, le transfert de ce siège agricole est à rechercher.

Or, dans la région, les exploitants ont souvent plus de 55 ans, et la reprise n'est pas toujours assurée. Une solution devrait donc pouvoir être trouvée avec la SAFER. Une réunion de travail est souhaitée conjointement par la Chambre d'Agriculture et le Conseil Municipal.

A noter que 16 communes, entre Beaubigny et Denneville, ont décidé de constituer une réserve foncière avec l'aide de la SAFER afin de pouvoir réagir sur les projets de mutation, en association avec la profession.

Zone agricole littorale

Pour l'instant, entre la chasse des Orémus et le chemin de fer, la zone est exploitée par les agriculteurs (carottes, poireaux, maïs, prairies...), y compris les terrains de part et d'autre de la rivière - humides l'hiver. L'extension du golf de 9 à 18 trous va se réaliser sur Saint-Jean-de-la-Rivière, entre le chemin de Coutances et la voie ferrée.

Mais l'extension à 27 trous a été évoquée. Cette extension, sous forme d'un golf rustique (avec limitation des intrants) entre le chemin de Coutances et la voie de chemin de fer serait un excellent moyen de maintenir un paysage rural et de maintenir voire développer la richesse écologique du lieu.

Cette évolution n'a pas été retenue dans le cadre de ce premier PLU. Elle pourrait être envisagée à terme dans le cadre d'une révision ultérieure, en fonction de l'évolution de l'agriculture littorale et de l'activité golfique.

Là aussi toute la vigilance de la SAFER et des communes est nécessaire, afin que les espaces ne se trouvent pas abandonnés.

Les secteurs agricoles littoraux ont été mis en zone NI, permettant une évolution des bâtiments agricoles en bâtiments d'habitation. Ce choix exprime clairement que le littoral n'est plus le lieu idéal pour l'agriculture, même si cette dernière reste toujours possible.

D'éventuels nouveaux bâtiments agricoles ne pourront s'implanter qu'en continuité avec le siège d'exploitation (article L 146-4 I du Code de l'urbanisme).

Bas des coteaux développement du bourg

La demande en terrains à bâtir est grande sur la commune et sur les communes voisines.

Le bas des coteaux est l'emplacement privilégié de l'habitat. Le bourg s'y est construit ainsi que deux hameaux.

Des possibilités d'extension existent. Elles ont été peu exploitées jusqu'ici, mais la population évolue et des mutations à court ou moyen terme rendent aujourd'hui possible le développement de l'habitat. Il est difficile de prévoir quelles seront les premières mutations; le PLU ne pouvant proposer qu'une extension limitée de l'urbanisation, le choix pour la zone AU1 (urbanisable en première phase) s'est porté sur les terrains les plus aisément constructibles, en continuité avec les zones bâties du bourg et du hameau Haguez. La zone AU2 constitue une réserve foncière, urbanisable en seconde phase. L'inscription en zone AU, impose un plan d'aménagement préalable, validé par le Conseil Municipal.

Deux points sont envisagés: l'un au sud du bourg, l'autre à l'ouest de la RD 124, autour de l'actuel parking.

- A l'ouest de la RD124, autour de l'actuel parking: c'est le point fort du PADD; il est prévu le renforcement de la centralité du bourg, avec:
 - la création d'une place au centre du bourg, à l'emplacement de l'actuel parking,
 - le développement d'un nouveau quartier à l'ouest de cette place, sur l'ancienne zone NA (elle-même réduite pour tenir compte de l'inondabilité des terrains en limite de la voie ferrée): cette zone est vouée à un habitat relativement dense, avec éventuellement des petits commerces,
 - le report du plateau d'évolution (aire de jeux pour enfants) depuis la bordure de la route (où il pose des problèmes de sécurité avec le risque de ballons sur la route et d'enfants traversant pour les récupérer...) vers la voie SNCF, dégagant autant d'espace pour le nouveau quartier autour de la place,
 - le traitement de la voie dans un objectif de sécurité routière.
- Au sud du bourg: il s'agit de l'amorce d'un développement plus conséquent du bourg, entre ce dernier et le hameau Haguez, en deux phases (AU1 et AU2). Cette évolution correspond à deux objectifs:
 - Répondre au besoin en habitat, en étoffant le bourg et le hameau Haguez; une ou plusieurs liaisons internes permettant de désenclaver l'arrière des parcelles et de densifier la construction.
 - La nécessité de sécuriser les liaisons transversales au niveau du bourg. Aujourd'hui, seule la RD124 assure ces liaisons, et la voie est devenue dangereuse à cause des circulations de transit, en particulier entre le carrefour de la mairie et la Raterie. Le projet prévoit la réalisation d'une ou plusieurs voies internes au quartier. Elle pourrait déboucher sur la RD132 (route de la mairie) ou mieux sur la RD124 avec une voie d'insertion le long de la RD124 (largeur prise sur l'opération). Ce principe permet d'éviter la multiplication des débouchés sur la RD124, et offre un itinéraire plus sécurisé, notamment aux piétons.

L'urbanisation permettra, dans le cadre de la PVR, le financement de cette ou de ces routes de liaisons internes au bourg.

Il s'agit de constructions individuelles pouvant bénéficier de tous les investissements en réseaux.

Mi-coteaux

Au hameau de la Raterie, plusieurs maisons ont été construites jusqu'à mi-coteaux et d'autres pourraient venir les étoffer, moyennant quelques précautions liées au ruissellement des terrains qui les surplombent. Dans l'attente des résultats d'études techniques et hydrauliques, cette extension longtemps envisagée dans le cadre de l'élaboration du PLU a été supprimée.

Par ailleurs, au Mont Thomas, un hangar agricole est peu esthétique. Or il occupe un emplacement stratégique, proche de la route touristique et offrant de très larges vues vers le littoral et la mer, tout en étant situé à mi-pente (intégration dans le paysage). Ce secteur a donc vocation à recevoir un équipement économique structurant, de type hôtelier par exemple (il est créé un sous secteur spécifique au plan de zonage).

Les autres parties des coteaux, non bâties, sont préservées en tant qu'élément fort du paysage. Les nouvelles constructions, même agricoles, n'y sont pas possibles.

Sommets des coteaux

Un consensus s'est dégagé pour les conserver en l'état avec, toutefois, la volonté de réaliser un aménagements d'intérêt général au manoir de Caillemont.

A l'est de la VLO, le Manoir de Caillemont maintient son activité de chambres d'hôtes, et étoffe son activité économique d'un salon de thé – « maison des desserts ». Le développement de ce projet nécessite une aire de stationnement, voire une salle de réception. Il est donc prévu ce type d'aménagement, avec parking paysagé, le long de la LVO: un nouveau bâtiment pourrait être construit à proximité du bâti existant. Une attention particulière devra être portée à l'architecture, étant donné la présence du manoir dont l'intérêt architectural est certain.

Le Haut de Saint-Georges

A l'est de la route "touristique" (VLO), la commune est fortement tournée vers l'agriculture, avec quatre sièges d'exploitation dans différents hameaux.

Seul le hameau Blascher, sans activité agricole, pourrait connaître une extension limitée: une maison a été construite sur la commune voisine, plusieurs bâtiments sont à restaurer, il n'y a pas de siège d'exploitation agricole... et la commune de Saint-Maurice prévoit le développement du hameau Lecacheur situé à proximité.

Toutefois, le hameau Poulain – uniquement voué à l'habitat - a été mis lui aussi en zone Nh, car en zone A, l'aménagement des habitations n'est pas possible.

Les fermes de Caillemont et des Cottés correspondent actuellement à deux sièges d'exploitation agricole.

Or, plusieurs bâtiments présentent un intérêt architectural certain; il est donc nécessaire de rendre possible, en cas de cessation de l'activité agricole, la transformation des bâtiments de la ferme en habitat. C'est pourquoi le zonage choisi n'est pas "A" mais "Nh". A noter que tant que l'activité durera (maintien ou reprise), la création d'habitation autre que le siège d'exploitation) ne sera pas possible.

Hydraulique

La partie basse de la commune située au pied des collines est frappée fréquemment par des remontées des nappes phréatiques et par des inondations (débordement de la rivière le Fleuve).

La commune a commencé à y porter remède:

- en 2001, suite à une étude IRIS financée par le Conseil Général un nouveau réseau d'eaux pluviales a été mis en place;
- le curage du Fleuve a été réalisé; cependant ces travaux ont mis en évidence que des seuils des ponts du Fleuve avaient été anormalement relevés et qu'ils risquent d'empêcher une bonne évacuation des eaux vers le havre de Barneville.

Le Conseil Municipal demande donc, avec les communes voisines, dans le cadre du Syndicat du Fleuve et des Rivières de la Côte des Isles:

- une étude hydraulique globale du bassin versant,
- la mise en œuvre des solutions techniques complémentaires les plus pertinentes (exemple: installations de buses surbaissées en parallèle aux ponts de la route de la mer et de la rue Marquand...).

2.2. Voies routières, chemins, espaces publics...

Les liaisons sur la commune sont :

- Parallèles au littoral:

la VLO : route départementale dite "touristique" à forte circulation entre Barneville-Carteret et Portbail,

la RD 124 : liaisons inter-bourgs, souffrant d'une circulation croissante, et posant des problèmes de sécurité routière en particulier dans la traverse des bourgs,

la liaison du chemin de fer touristique entre Carteret et Portbail,

le chemin de Coutances: route commerciale goudronnée rectiligne entre Barneville et Portbail,

la Chasse des Orémus (communale): moins large, et finissant en impasse vers Portbail,

la chasse des Goublins et la Grande Mielle (communales) et utilisées par les voitures, les cyclistes, les piétons et les cavaliers,

le chemin des dunes, labellisé pour le VTT,

Le GR 223 qui longe le littoral sur la dune en offrant des vues magnifiques sur la mer et sur les collines.

Les voies vertes et bleues coexistent donc sur la commune.

- Perpendiculaires à la côte:

La rue Marquant. C'est une voie routière à la limite entre les communes de Saint-Jean et de Saint Georges, elle débouche sur un accès piéton à la mer. Sa jonction avec la RD124 est partiellement dangereuse la commune souhaite prendre des mesures pour aménager ce carrefour.

La rue Bonvalet (RD132) constitue le principal accès du bourg par la VLO, et rejoint la mer. Une cale d'accès descend sur la plage.

Une autre liaison routière entre la VLO et la RD 124 est le chemin du Cap de Carteret à St Georges (et appelé aussi rue de la Raterie) traverse la Raterie et le hameau Haguez.



Utilisation des voies

Dans le cadre du PADD, il convient de réfléchir au statut et aux utilisations de chacune de ces voies, en particulier celles parallèles à la côte. D'est en ouest:

- La Voie de Liaison Ouest (VLO), souvent dénommée "route touristique", répond de par ses caractéristiques géométriques, à une liaison routière rapide. Il est indispensable de renforcer sa sécurité (tourne à gauche par exemple) vers la RD132 en venant du sud.
- La RD 124, dont la mise en sécurité est prévue dans le cadre de l'aménagement du bourg, doit faire partie du tour « Cotentin Bocage Côte des Isles », itinéraire fléché de découverte touristique. La circulation routière y est donc possible, mais une vitesse raisonnable est souhaitée (40 à 50km/h). Des aménagements techniques seront mis en œuvre pour ralentir la vitesse.
- Le chemin de fer, touristique. Le Conseil Général a décidé en 1991 de maintenir l'emprise avec les rails pour permettre le fonctionnement d'un Train Touristique entre Portbail et Carteret, géré par l'ATCM et le seul à subsister dans le département.

Sur le reste de la voie (entre Portbail et Carentan), le Conseil Général a acheté l'emprise sans les rails et la voie a été transformée en voie verte.

Le maintien de la liaison ferrée est ardemment demandé par la municipalité, et de nombreux arguments fondent cette volonté:

- Depuis 12 ans, ce train participe à la diversification des produits touristiques offerts sur la Côte des Isles: c'est une activité ludique, c'est aussi une liaison entre les deux principaux pôles touristiques (ports, marchés...), un moyen de transport supplémentaire.
- Sa transformation en route droite (projet évoqué) créerait, non seulement des problèmes de sécurité routière (tracé rectiligne, nombreux carrefours), mais des nuisances sonores vis-à-vis des habitants... sans parler du coût financier d'un tel projet, et la perte d'une animation touristique.

- Cet ouvrage se situe à moins de 2km du littoral, or la loi Littoral interdit toute création de nouvelle voie de transit, à moins de 2km du rivage (article L 146.7 du code de l'urbanisme²).
- Le maintien d'une liaison ferroviaire va dans le sens de la promotion d'un usage coordonné de tous les modes de déplacements, dans le respect des objectifs équilibrés de mobilité, de sécurité, d'environnement et de développement durable, qui sont les principes mêmes de la loi SRU. Cette dernière amplifie la recherche de diversification des moyens de déplacements que la loi d'orientation des transports intérieurs prônait (Plan de déplacements urbains instaurés par la loi LOTI de 1982), et dont les objectifs ont été confirmés par la loi sur l'air de 1996.

La municipalité souhaite qu'un cheminement pour les piétons et les cyclistes soit aménagé en parallèle, permettant ainsi de prolonger entre Portbail et Carteret, une voie verte qui part de Carentan.

- Le chemin de Coutances, est actuellement utilisé comme liaison routière par les habitués, mais aussi par les cyclistes, les cavaliers et les piétons pendant la saison estivale. Il constitue un itinéraire stratégique entre les deux pôles de la Côte des Isles. Il pourrait, moyennant peu d'aménagements, assurer la liaison inter-portuaire recherchée dans le cadre des réflexions de la CDI et faciliter l'accès aux plages de Saint-Jean, Saint-Georges et Portbail.
- La chasse des Orémus ne se prolonge pas aujourd'hui, au-delà de la limite communale. Elle est souvent un lieu de promenade et de cheminement à pied. En réalisant la traversée de deux parcelles (il suffirait de créer un chemin sur 150m environ au sein d'une parcelle privée située sur Portbail), elle trouverait son prolongement jusqu'à Portbail.
 Cette liaison « douce » (réservée aux cyclistes, cavaliers, piétons..) viendrait s'ajouter au chemin de Coutances ou le remplacer au cas où celui-ci serait aménagé en voie structurante entre les deux pôles comme il est indiqué ci-dessus.
- La chasse des Goublins et celle de la Grande Mielle permettraient d'assurer ainsi un circuits en boucle avec la chasse des Orémus et la voie verte parallèle au train touristique.
- Le chemin des dunes doit conserver son statut de voie douce, notamment pour les VTT: voitures interdites.
- Le GR 223, chemin côtier, est réservé aux piétons comme tracé de découverte du littoral.

A noter que pour lutter contre les dégâts causés par les motos, un terrain de cross sera recherché sur une des communes de la côte des Isles.

La commune est située entre deux centres équestres basées à Barneville et à Portbail. La municipalité souhaiterait rechercher avec eux, des itinéraires et des pratiques touristiques respectueuses de l'environnement et soucieuses de préserver les dunes.

² "Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2000m du rivage..."

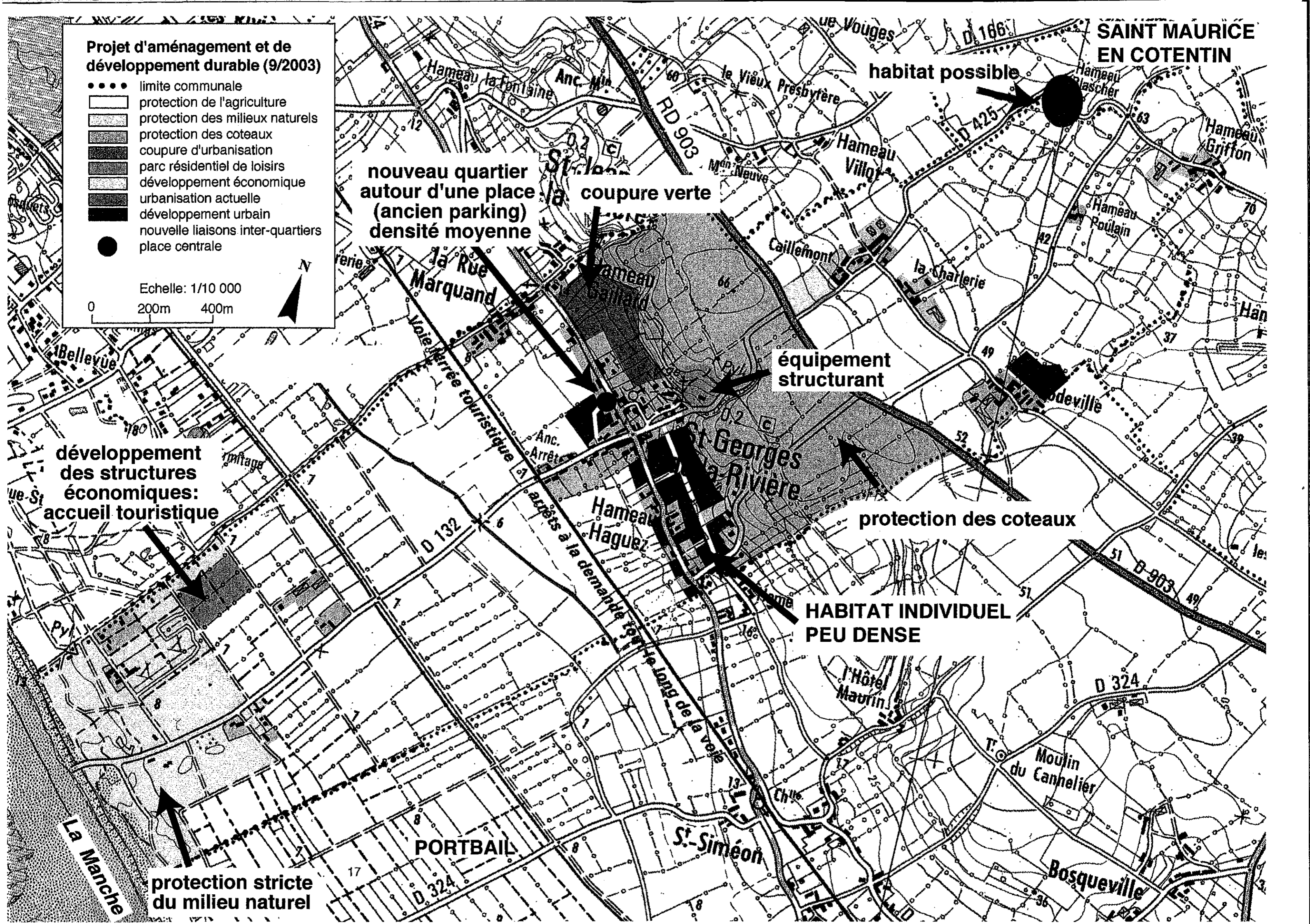
Projet d'aménagement et de développement durable (9/2003)

- limite communale
- ▭ protection de l'agriculture
- ▭ protection des milieux naturels
- ▭ protection des coteaux
- ▭ coupure d'urbanisation
- ▭ parc résidentiel de loisirs
- ▭ développement économique
- ▭ urbanisation actuelle
- ▭ développement urbain
- ▭ nouvelle liaisons inter-quartiers
- place centrale

Echelle: 1/10 000
0 200m 400m



SAINT MAURICE EN COTENTIN



**nouveau quartier
autour d'une place
(ancien parking)
densité moyenne**

la coupure verte

habitat possible

**équipement
structurant**

**développement
des structures
économiques:
accueil touristique**

protection des coteaux

**HABITAT INDIVIDUEL
PEU DENSE**

**protection stricte
du milieu naturel**

PORTBAIL

St-Siméon

Bosqueville

La Manche

Conclusion

Saint-Georges-de-la-Rivière est, depuis 15 ans, une commune côtière pilote dans plusieurs domaines:

- préservation des dunes littorales acquises par le Conseil général,
- résorption du camping sauvage par la création d'un "camp de loisirs" qu'il serait plus judicieux d'appeler "parc résidentiel d'hôtellerie de plain air",
- existence d'un schéma d'assainissement et dans ce cadre les 3/4 du réseau collectif déjà réalisé,
- effacement des réseaux électriques et téléphoniques sur la moitié du réseau.

Le contenu du PADD ci-dessus exprime clairement la volonté du Conseil municipal de continuer dans cette voie.

Les élus rappellent que l'élaboration d'un PLU constitue un investissement financier et intellectuel important surtout pour une petite commune. Ils regrettent par conséquent d'avoir été contraints de renoncer à une grande partie de leurs objectifs initiaux.

Alors que la commune n'est urbanisée que sur 5% de son territoire ils observent que la seule zone AUt de 2,8 hectares qui semble avoir été consentie ne permettra même pas de satisfaire les demandes actuelles de parcelles équipées pour accueillir des caravanes mobiles-homes ou chalets !

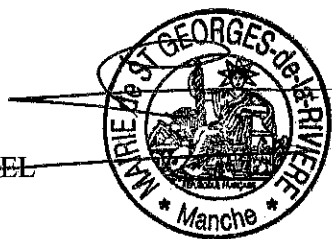
Le Conseil municipal se résigne malgré tout à arrêter le présent PLU.

Il appelle de tous ces vœux la mise en place prochaine d'un SCOT du Grand Cotentin et d'un schéma de secteur de la Côte des Isles dans lesquels la commune de Saint-Georges souhaite jouer un rôle important en complémentarité avec les autres communes du secteur.

**COMMUNE DE
SAINT-GEORGES-DE-LA-RIVIERE**

Département de la Manche (50)

PLU approuvé
par délibération du
Conseil Municipal
du 3 Novembre 2003
le maire, Henry LEVEEL

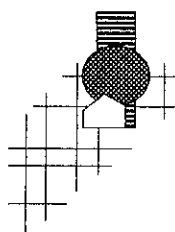


2b

Novembre
2003

**PLAN LOCAL
D'URBANISME
PROJET D'AMENAGEMENT ET DE
DEVELOPPEMENT DURABLE**

Prescriptions particulières



**AMURE Sarl
AMENAGEMENT-URBANISME-
ENVIRONNEMENT-PAYSAGES**

63 rue Blomet - 75015 PARIS - tél: 01 53 79 14 54

SOUS-PREFECTURE
Recu le :

25 NOV. 2003

DE CHERBOURG

Sommaire

Préambule	p 3
1. Développement des zones urbaines	p 4
1.1. Raison des modifications	p 4
1.2. Extension rue Bonvalet - lotissement communal	p 6
1.3. Zone AU du sud du bourg - hameau Haguez	p 8
1.4. Zone UAe à l'est du bourg	p 12
1.5. Hameau Blascher	p 16
2. Coupures vertes entre les hameaux	p 18
3. Protection des coteaux	p 20
4. Protection des dunes grises	p 21
4.1. Contexte	p 21
4.2. Maison de la dune	p 21
4.3. Règlement de la zone Nr	p 23
5. Extension du parc résidentiel d'hôtellerie de plein air	p 24
6. Préservation de l'activité agricole	p 27
7. Aménagement à proximité de la VLO	p 28

Préambule

Objet du dossier

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), a été institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) – loi du 13 décembre 2000.

Il comprend les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme, pièce 2a du PLU.

Il s'accompagne de prescriptions particulières, précisant les principes d'aménagement, le cadre de développement, des principaux secteurs en évolution de la commune.
Elles figurent dans le présent document.

1

Développement des zones urbaines

1.1. Raisons des modifications

Dans l'ancien Plan d'Occupation des Sols, les zones urbanisables UA, UC ou IINA se suivaient au bas des coteaux de façon cohérente par rapport au bâti existant.

Toutefois, 3 problèmes se posent :

- Les propriétaires sont jusqu'à présent "peu vendeurs"
- Les parcelles sont souvent trop grandes
- La commune n'a pas eu de politique interventionniste dans ce domaine.

Des propriétaires peu vendeurs

Les zones constructibles dans l'ancien POS appartiennent pour l'essentiel à des agriculteurs retraités qui ont un attachement particulier au foncier et n'envisagent la vente qu'en cas de besoin financier (travaux dans leurs habitations...). De ce fait, de nombreuses demandes d'achat de parcelles constructibles n'ont pas pu être satisfaites et les candidats acquéreurs sont allés prospecter sur les communes voisines.

Cette situation est en cours d'évolution. En effet, les enfants héritiers de ces terres, ont parfois quitté la région, et sont donc plus facilement vendeurs, souhaitant réaliser leurs propres projets.

Des parcelles trop grandes

Les parcelles urbanisables dans l'ancien POS, présentaient une forme très allongée et mesuraient en moyenne 30m x 200m (0,6 hectare) ou plus.

Si l'on veut assurer un développement de la commune, conforter le bourg, tout en étant économe d'espace comme le veut la loi, il ne faut pas construire une seule maison par parcelle, mais permettre une division des terrains et assurer leur desserte.

Pour cela, le classement des terrains en zone U n'est pas satisfaisant car chaque propriétaire construit une ou deux maisons (division en 2 autorisée tous les 10 ans), et peut bloquer l'ensemble de l'urbanisation. D'ores et déjà, au-dessus de la mairie, la construction de l'ensemble des lots empêche de créer une voie de desserte de l'arrière du secteur non bâti (entre le bourg et le hameau Haguez), d'où l'espace réservé pour cette amorce.

C'est pourquoi il a été retenu le principe de la mise en zone AU des terrains constructibles. La construction n'est possible que si elle est compatible avec un principe d'aménagement global de la zone. Un projet de découpe en lots et d'élaboration d'une voirie seront nécessaires à l'urbanisation du secteur. L'acquisition des terrains, la définition des lots, la réalisation de la voirie et des réseaux, peuvent se faire au fur et à mesure des besoins.

Une politique interventionniste

La précédente municipalité s'est portée acquéreur de terrains derrière le parking, mais elle n'a pas mené de stratégie de promotion des terrains constructibles (panneaux d'information, rencontres avec les professionnels de l'immobilier, etc...).

Le nouveau Conseil Municipal, encouragé par les projets de la Côte des Isles, a décidé de mener une politique volontariste en la matière, tout en veillant à un respect de l'esthétique paysagère (projet de charte). Il convient donc, dans le nouveau document d'urbanisme:

- de maintenir des zones antérieurement constructibles qui se situent toutes dans le prolongement du bâti existant,
- d'ajouter quelques extensions sur les secteurs qui, dans le cadre du Schéma Directeur d'Assainissement, bénéficient déjà, ou vont bénéficier à brève échéance, de l'assainissement collectif,
- de veiller à concilier
- l'habitat individuel en parcelles isolées,
- l'habitat en aménagement concerté (exemple: lotissement du bourg comprenant pavillons individuels et éventuellement pavillons type HLM).

Cette évolution du zonage doit se faire, en cohérence avec les lois d'aménagement et d'urbanisme, avec le maintien de coupures vertes entre les secteurs bâtis.

Par ailleurs, la municipalité se donne comme objectif de faciliter les nouvelles constructions, au besoin en ayant recours à des mesures interventionnistes telles qu'acquisitions de terrains ou déclaration d'utilité publique...

1.2. Extension rue Bonvalet lotissement communal

Entre la rue Bonvalet et le parking route de Portbail, un espace figurait en zone IINA à l'ancien POS. Ce secteur présente de nombreux intérêts au regard du développement du bourg:

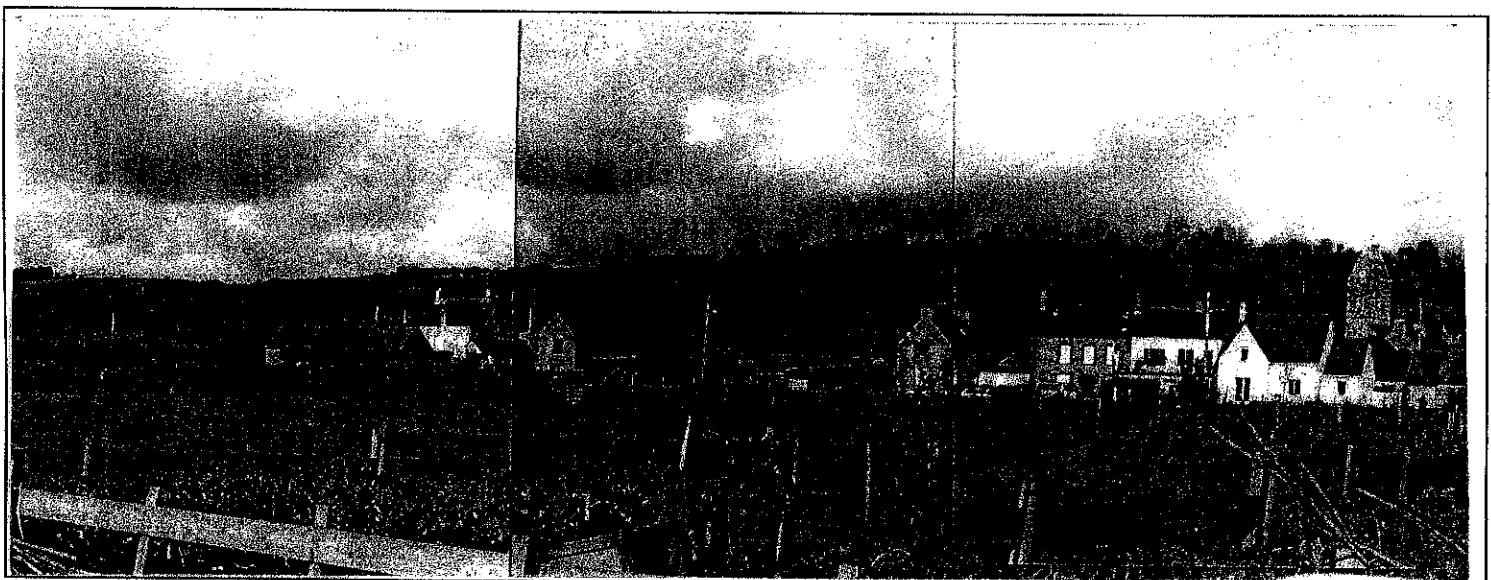
- proximité de l'urbanisation,
- bonne desserte: par la route de Portbail (via le parking) et par la rue Bonvalet,
- terrains facilement desservis par les réseaux,
- absence de pente.

La seule réserve vient du caractère humide du sol en hiver, qui imposera dans la partie ouest un léger remblaiement du terrain et des fondations spéciales recommandées par l'étude géologique déjà réalisée:

- la partie la plus proche du parking est proposée au PLU comme urbanisable suivant un schéma d'aménagement (AU), avec vocation de créer un centre bourg: place, habitat dense, équipements;
- la partie ouest (dans l'ancien POS) a été abandonnée car elle est plus humide et l'ensemble du secteur apparaît comme trop étendu.

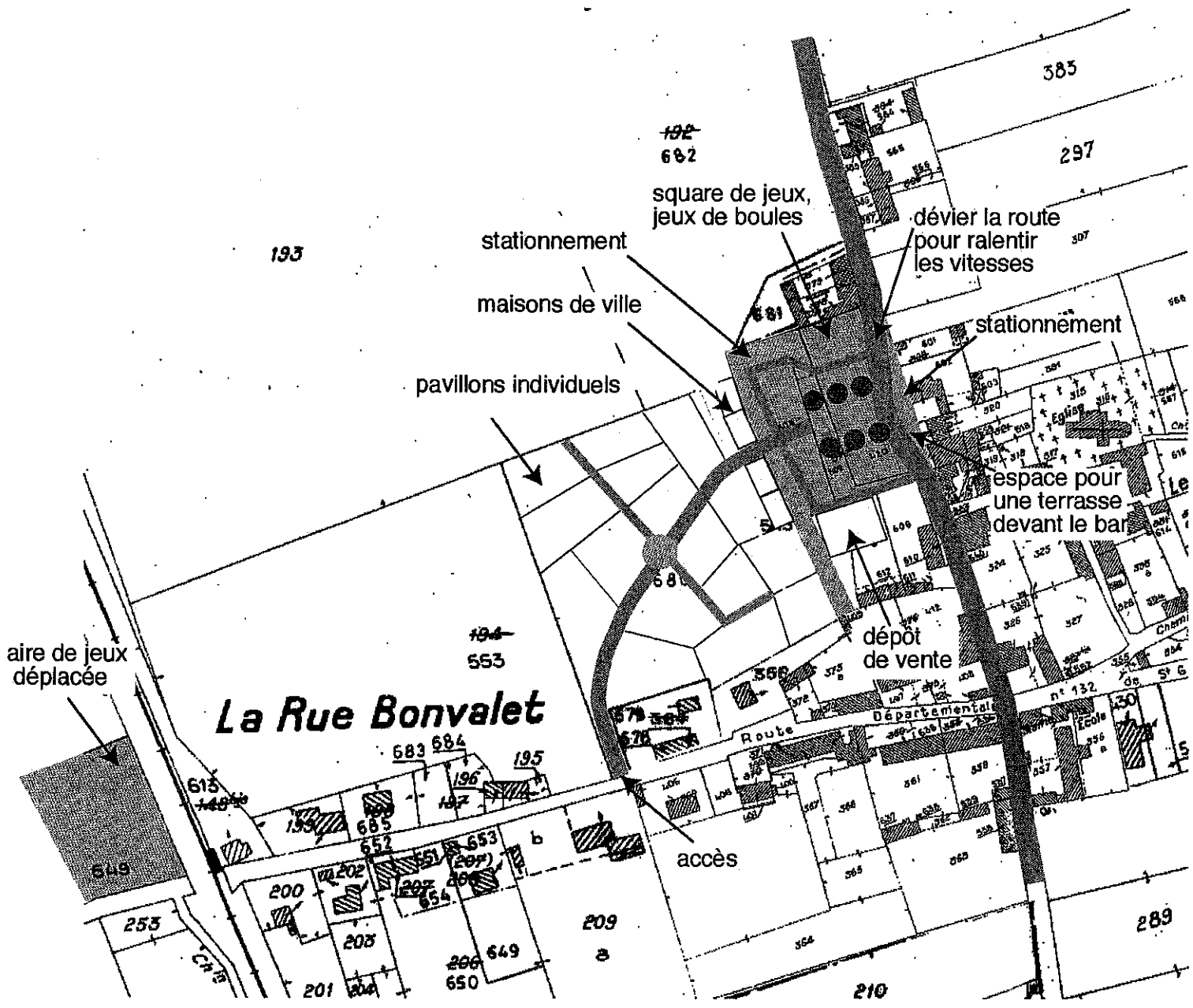
Le projet est d'aménager la place du village, avec la plantation d'arbres, et l'organisation des stationnements, sur les parcelles 420 et 609 (domaine public depuis les années 1970). Les maisons s'organiseront autour de la place qui sera également le débouché des rues de desserte du nouveau quartier.

Afin de conserver l'aspect pittoresque du bourg, outre les toitures en ardoise, un respect des volumes et silhouettes traditionnels seront demandés pour les façades. Il sera fait appel à un architecte urbaniste conseil du CAUE comme le préconise le Conseil Général. Une approche précise du marché immobilier de la Côte des Isles permettra de déterminer le ou les types d'habitats à concevoir.



Secteur situé entre la rue Bonvalet et le parking.

Principes directeurs pour l'aménagement de la zone AU du centre bourg , avec l'aménagement de la place



1.3. Zone AU sud du bourg hameau Haguez

L'espace constitué des parcelles 417, 287 à 289, est idéal pour une extension du bourg:

- il est en continuité avec le bâti existant,
- il n'est pas loin des réseaux,
- il correspond à des terrains de pentes modérées,
- il permet d'assurer le développement du bourg, en profondeur,
- il permet de réaliser une ou plusieurs voiries transversales parallèles à la RD124, sécurisées: sans circulation de transit.

Pour répondre à des problèmes de sécurité, aucun nouvel accès individuel ne sera autorisé sur la RD124. La desserte des parcelles devra se faire grâce à une (ou des) voirie(s) interne(s). Elle pourrait déboucher sur la RD 132 ou sur la RD124, avec une voie d'insertion le long de la RD124.

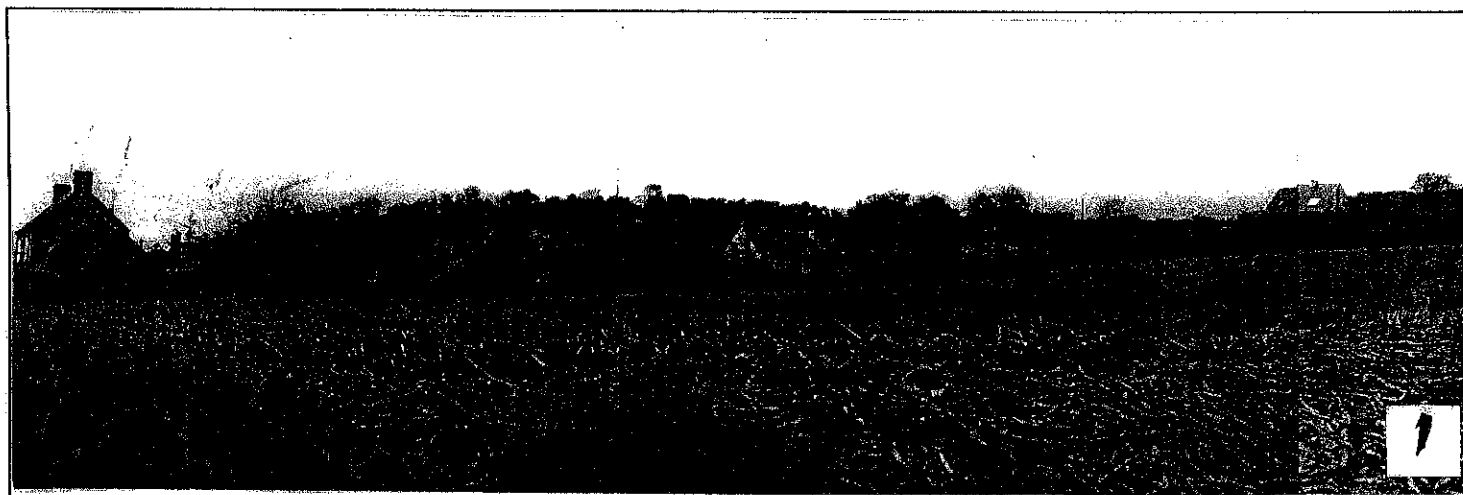
Un emplacement réservé est instauré au sud de la salle des fêtes et de la mairie, à destination de la commune, afin qu'elle puisse réaliser des équipements de loisirs ou de sport, et/ou de stationnement, en complément ou en liaison avec ceux existants.

L'espace, constitué des parcelles 280, 664, 661, 269, 657, 255 constitue l'extrémité sud du développement du bourg. Il est tout à fait favorable à l'urbanisation:

- il est en continuité avec du bâti existant, le long de la RD 124 et de la rue de la Raterie,
- il n'est pas loin des réseaux,
- il correspond à des terrains de pentes modérées,
- il permet de développer l'urbanisation en un hameau intégré au paysage.

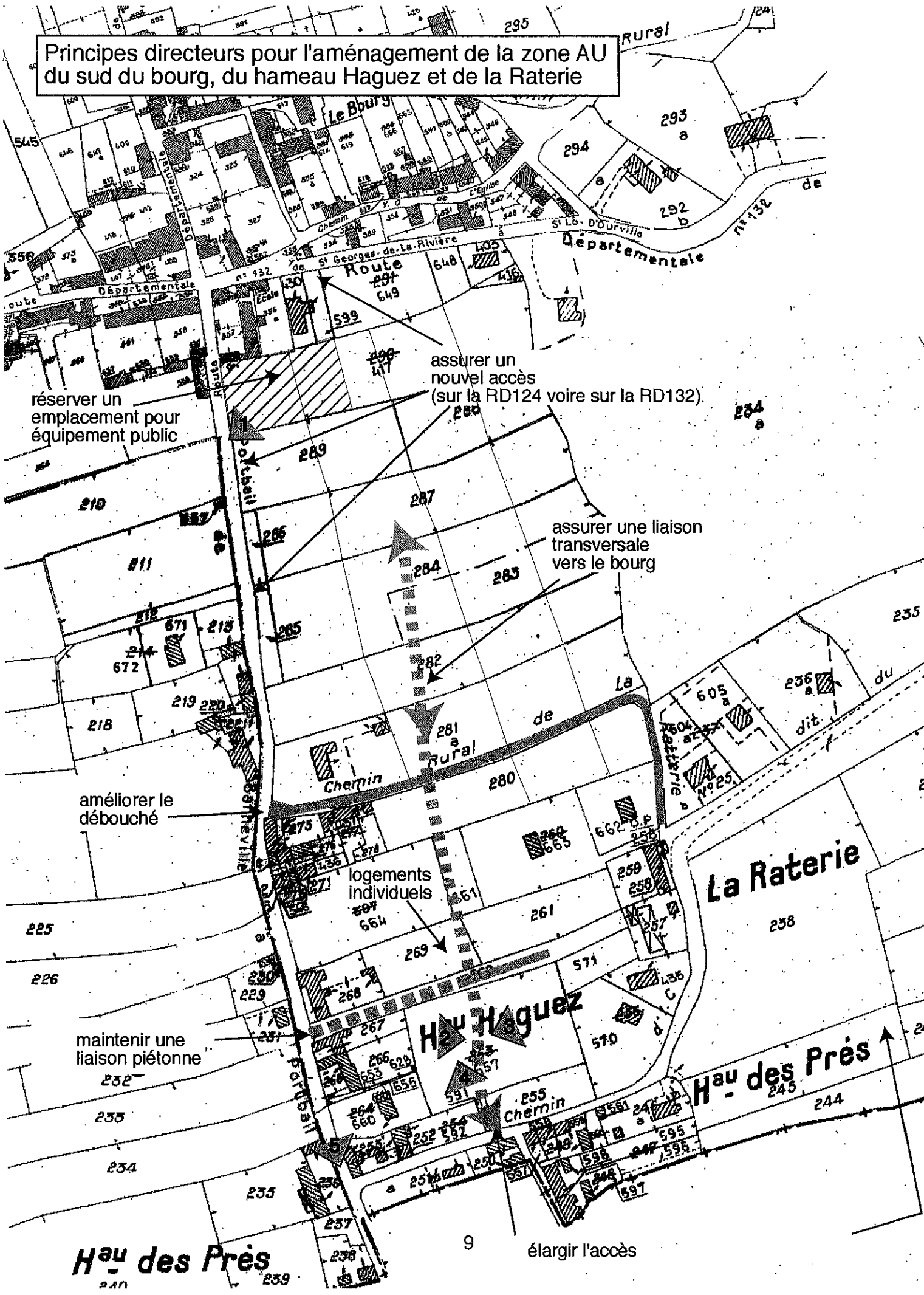
Il assure le débouché sud de la voie de desserte. L'élargissement du passage existant est à prévoir, ainsi que la liaison vers le nord suivant le schéma ci-contre. (voir photos pages 28 et 29).

Ces deux secteurs correspondent à la première phase du développement du bourg (zone AU1). Ils s'articuleront avec le secteur central (zone AU2): parcelles 281 à 284..., qui constitue la phase 2 de l'extension du bourg.



Développement du bourg vers le sud.

Principes directeurs pour l'aménagement de la zone AU du sud du bourg, du hameau Haguez et de la Raterie



réservé un emplacement pour équipement public

assurer un nouvel accès (sur la RD124 voire sur la RD132)

assurer une liaison transversale vers le bourg

améliorer le débouché

logements individuels

maintenir une liaison piétonne

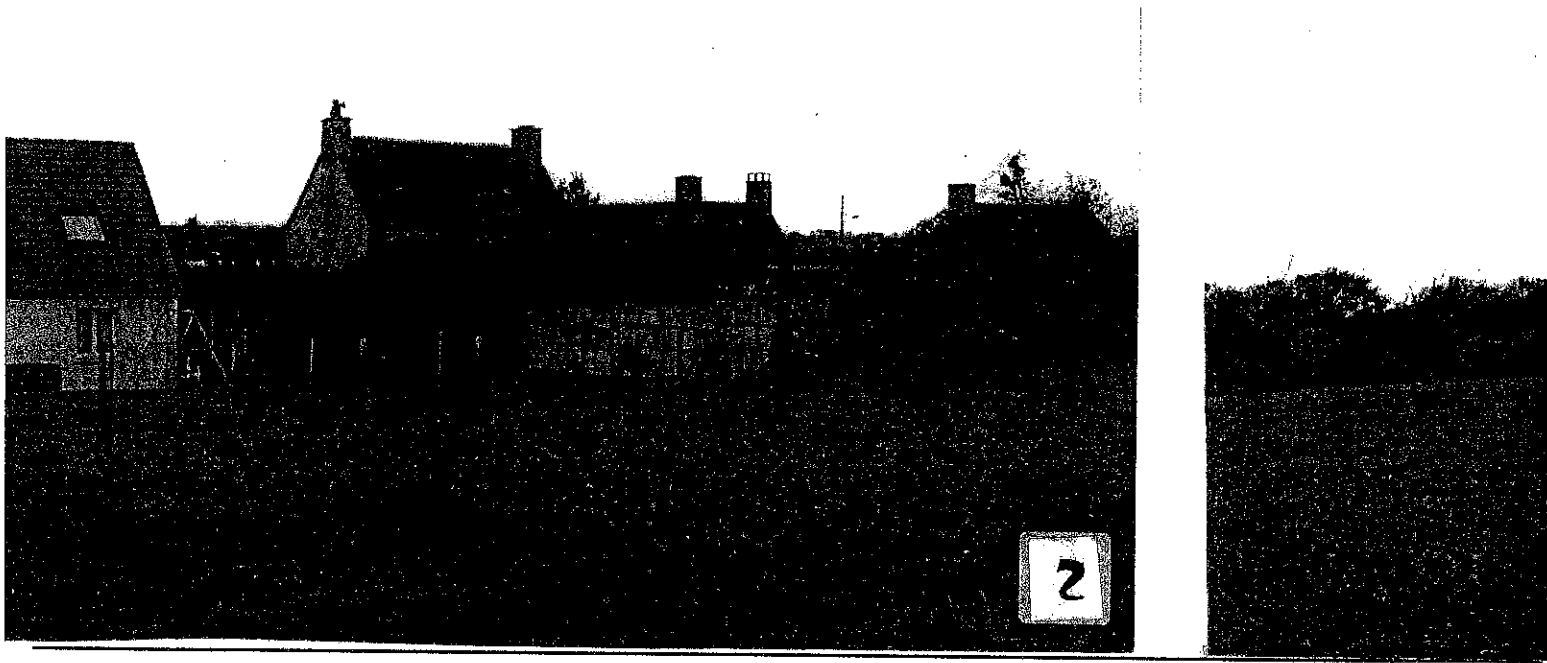
élargir l'accès

Hau des Prés

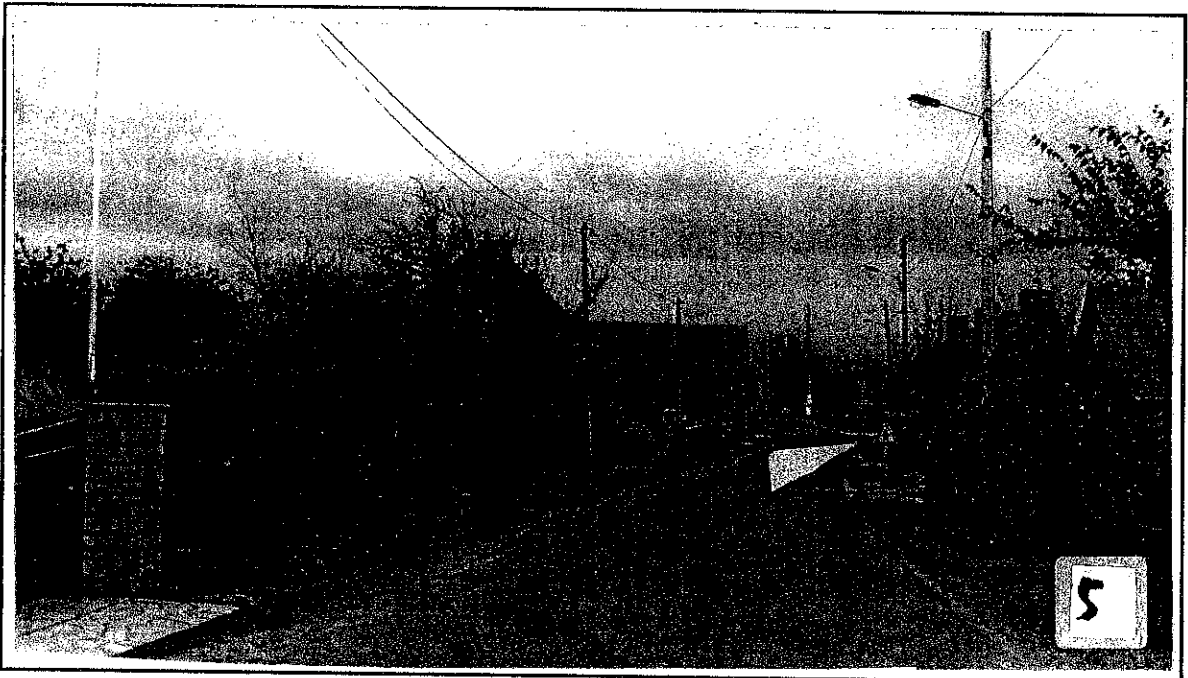
La Raterie

Hameau Haguez

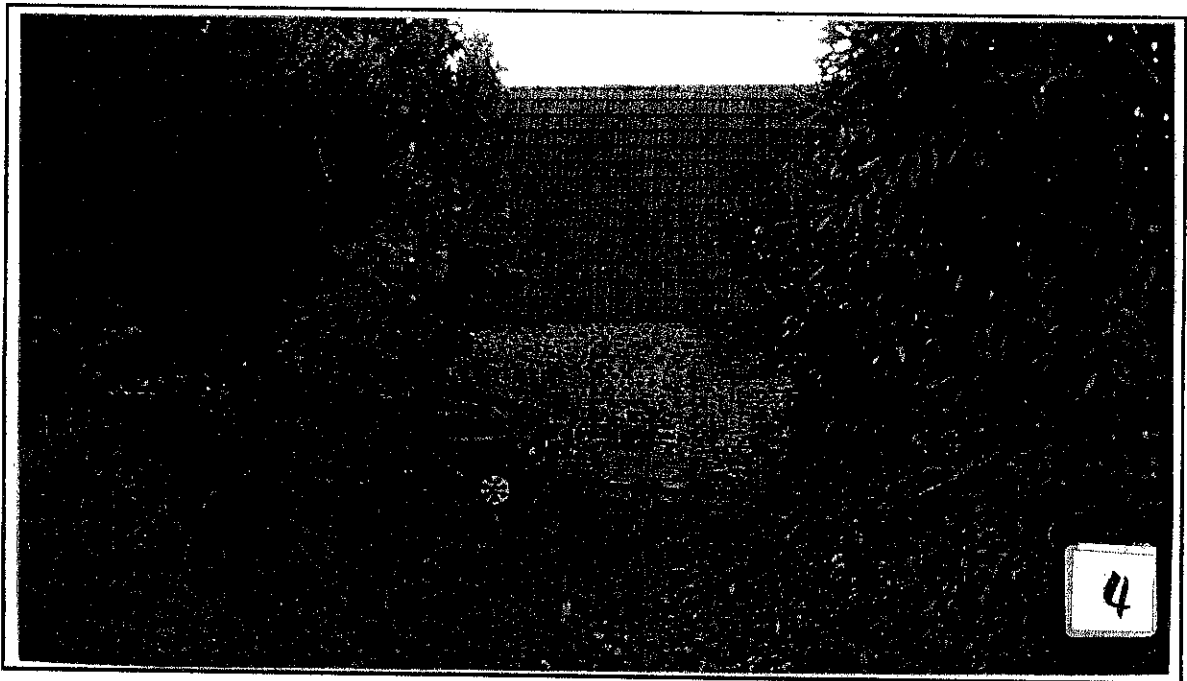
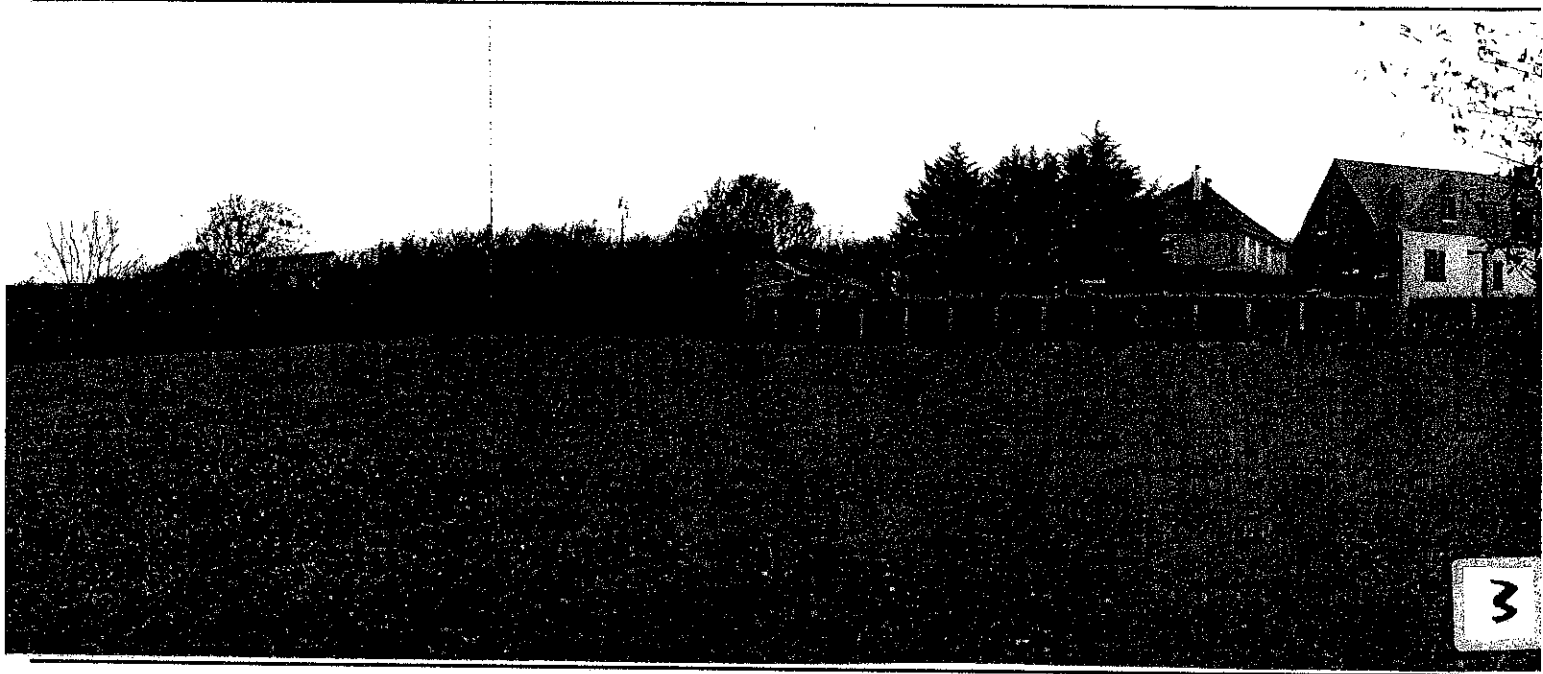
Hau des Prés



Terrains en continuité avec le bâti existant



Accès possible par la RD 124 - route de Portbail



Accès possible par le chemin du Cap (accès à élargir)

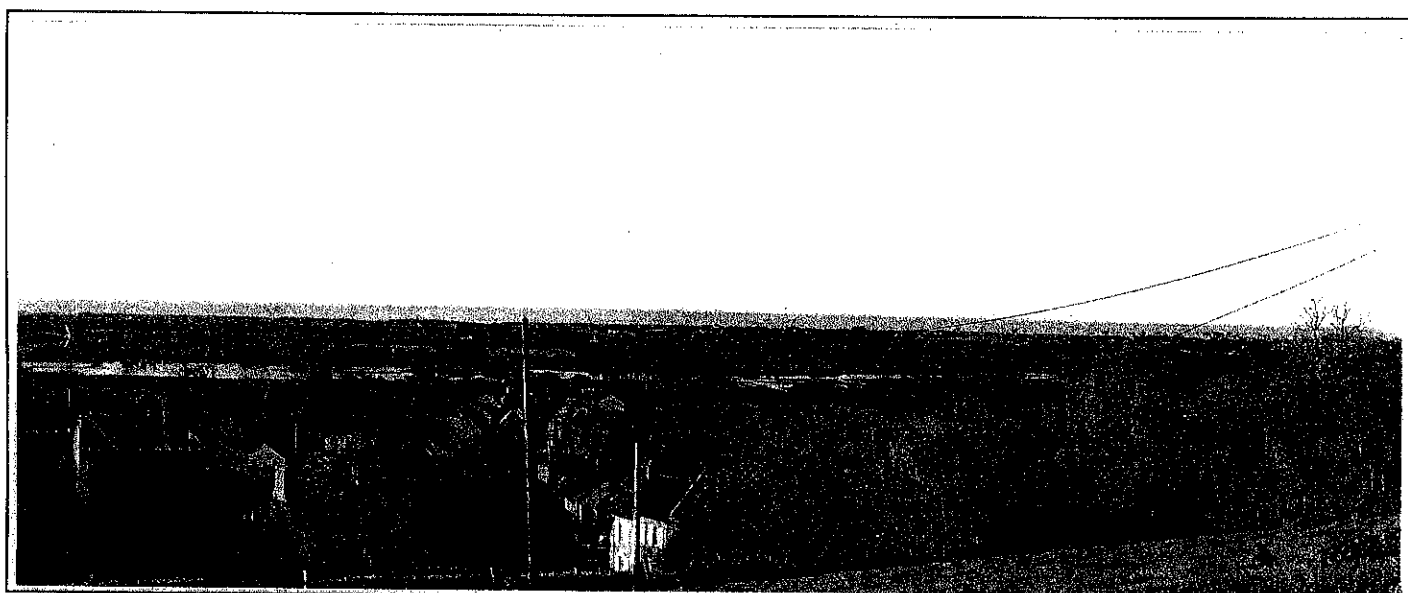
1.4. Zone UAe à l'est du bourg

La parcelle 296 et la partie basse des parcelles 25, 26 et 433, au Mont Thomas, accueillent aujourd'hui un hangar peu esthétique, à mi-coteau. La zone constructible a été étendue à cet espace, zone UAe, visant la construction, en lieu et place du hangar, d'un équipement économique structurant (hôtel...).

Le site bénéficie d'une vue idéale permettant la découverte de la côte, et un parking paysagé pourrait être aménagé soit à proximité immédiate, soit juste au-dessus. Le tout devra faire l'objet d'une étude d'insertion paysagère.



Création d'une zone UAe, au droit du hangar



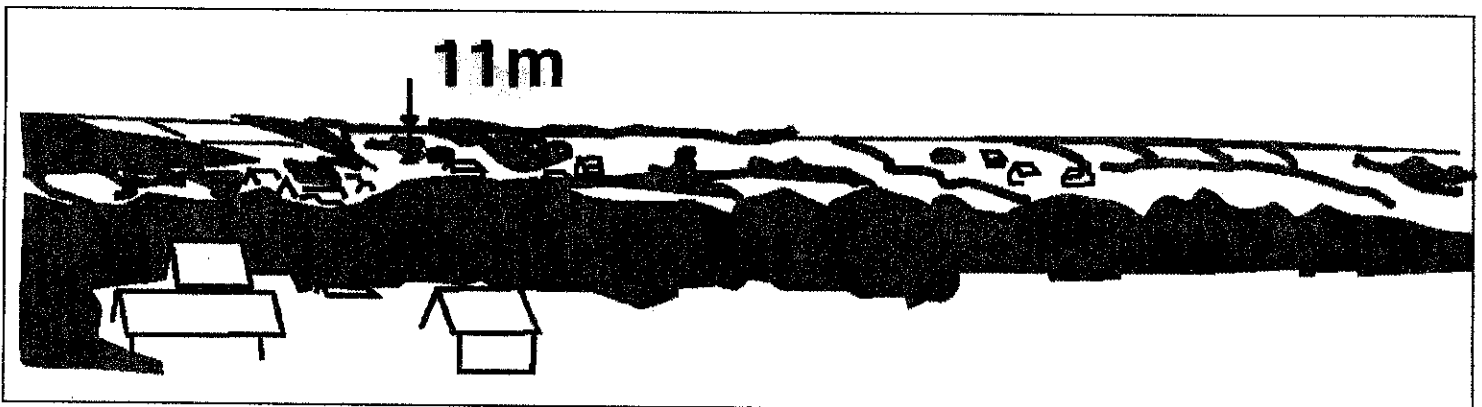
Vue sur la cote depuis le Mont Thomas

Pour assurer une protection du paysage, et en particulier ne pas constituer une masse trop importante, les hauteurs et volumes doivent être étudiés.

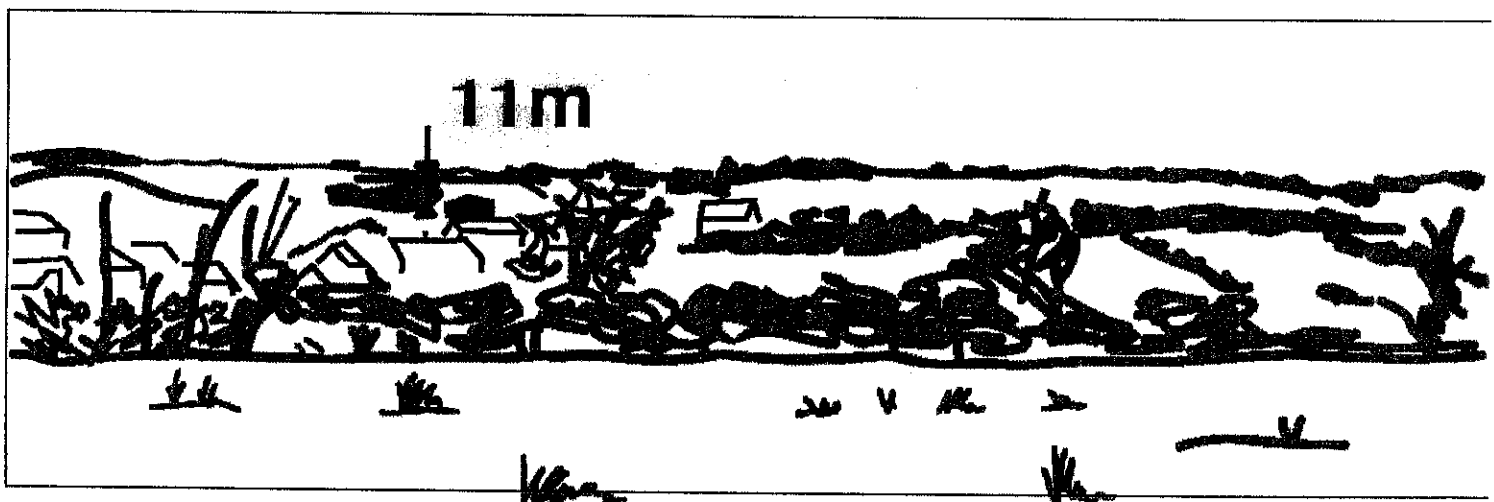
Hauteur maximale

La hauteur maximale du bâtiment doit tenir compte de la ligne supérieure du coteau.

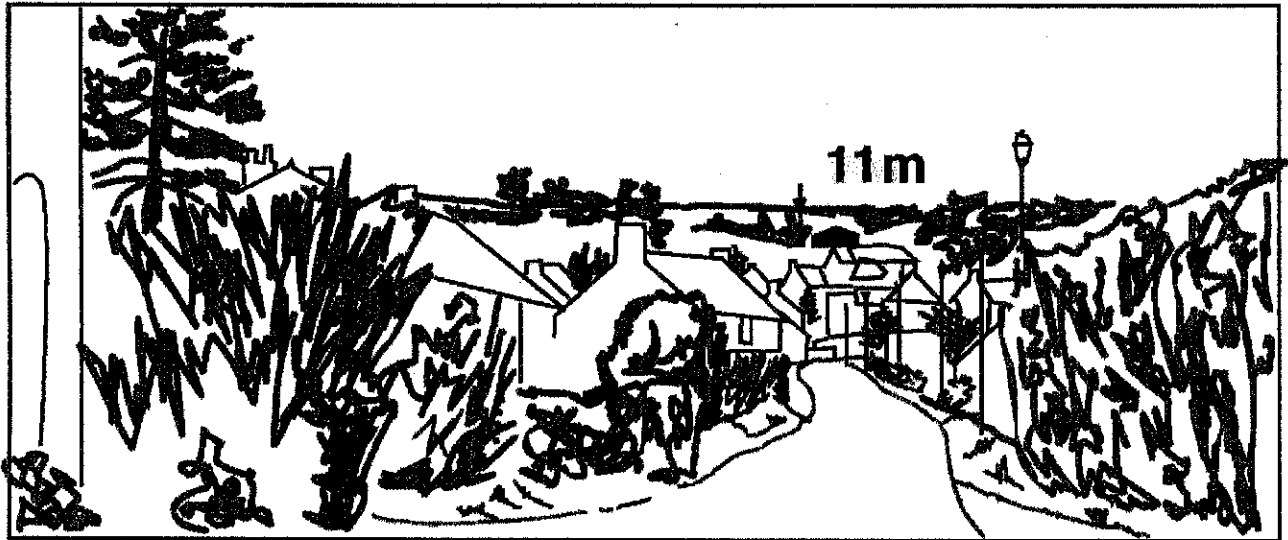
Depuis la dune, on distingue le hangar dont la hauteur avoisine 6,5 m par rapport au sol. La ligne de coteau est bien au-dessus et un bâtiment de 11m respecterait la ligne du sommet des coteaux.



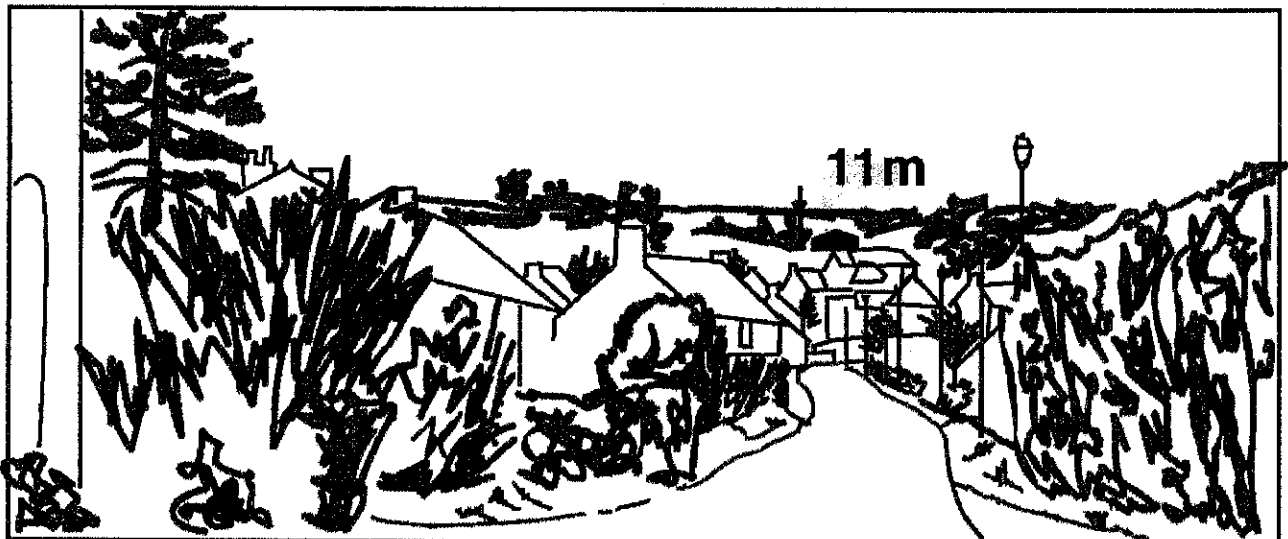
Depuis le pont sur le Fleuve, on distingue nettement l'actuel hangar. Depuis ce point aussi, un bâtiment de 11m de haut respecterait la ligne du coteau.



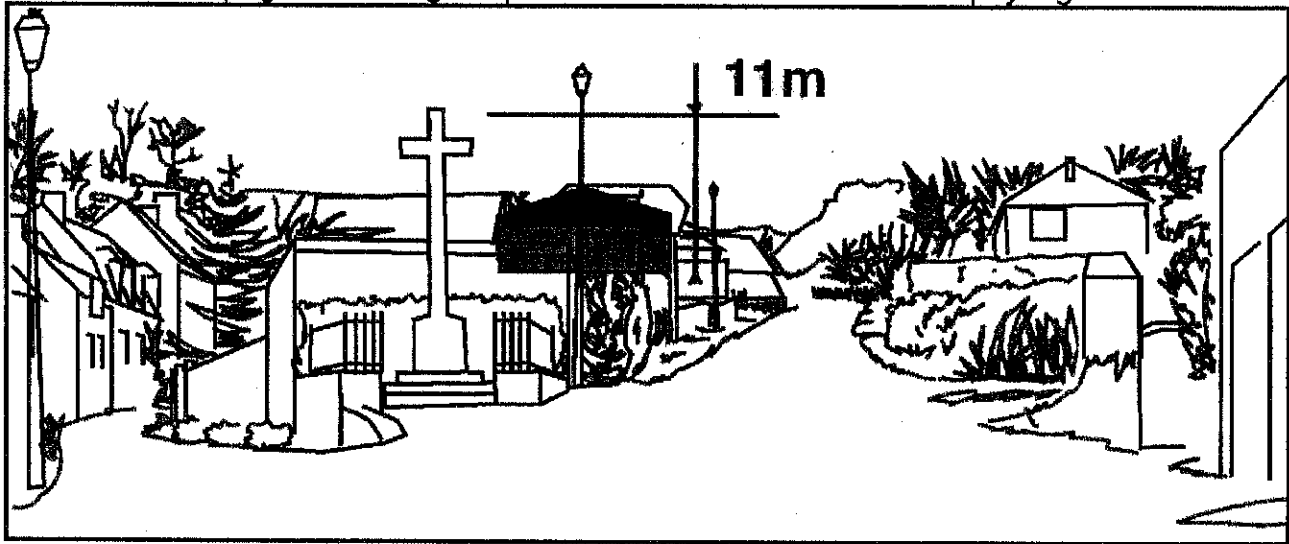
De plus près, depuis le bas de la rue Bonvalet, par exemple: là, les effets de perspective font qu'une hauteur de bâtiment de 11m arriverait encore en limite de la ligne du coteau.



Rue Bonvalet, à 50m du carrefour, une hauteur de 11m dépasserait la limite du coteau...
Mais la dimension resterait en rapport avec le bâti voisin.



Rue du Mont Thomas, à la hauteur de la Mairie, un toit à 11m se détacherait sur le ciel, mais un accompagnement végétal permettrait son insertion dans le paysage.



Conclusion: la hauteur de 11m au faîtage, par rapport au terrain naturel actuel (devant le hangar) paraît assurer une insertion correcte du projet dans le paysage.

COS et volume global

Les surfaces nécessaires pour un hôtel sont de l'ordre de 40m² par chambre, toutes surfaces comprises¹; si l'on envisage 60 chambres, il s'agit donc d'une SHON d'environ 2400m² (avec les salles de déjeuner et cuisines...).

La hauteur définie précédemment, de 11m au faîtage, permet d'envisager un rez-de-chaussée, plus un étage, plus des combles aménagées, soit 2,5 niveau.

La surface au sol peut ainsi être évaluée à environ $2400/2,5 = 960\text{m}^2$ au sol, sur un terrain de 7000m² environ. Un COS de 1 paraît donc très suffisant.

Mais les 7000m² présentent une forte pente, et doivent également recueillir les parkings. La hauteur de référence pour les 11m est celle du terrain actuel, devant le hangar... Il est donc nécessaire que le projet soit fractionné au niveau des volumes, qui pourront être étagés sur la pente, sans dépasser la hauteur référente de 11m par rapport au sol, sans dépasser la cote NGF du sol actuel devant le hangar plus 11m.

C'est pourquoi seule la partie basse du terrain a été mise en constructible (environ 4000m²), le reste, zone non-aedificandi pourra recevoir des parkings paysagés.

Le fait de composer l'ensemble en plusieurs volumes est également nécessaire pour que l'ensemble apparaisse comme une extension de l'habitat, et reste homogène avec le bâti voisin.

Aménagement paysager

Le traitement paysager du site doit être exemplaire afin d'assurer l'insertion optimale du projet dans le coteau. Les stationnements devront s'étagérer sur le coteau et être masqués par la végétation. Des arbres de haute tige devront assurer le fractionnement des façades, créer des interruptions. Des haies devront accompagner le bâtiment au niveau des clôtures, afin d'assurer une transition entre le pied du bâti et la limite de la parcelle. Pour cela les clôtures devront être végétales, réalisées à l'aide d'espèces essentiellement autochtones.

¹ Les éléments de projets des constructions

1.5. Hameau Blascher

A l'est de la route "touristique", l'urbanisation prend la forme de plusieurs hameaux de petite taille. Certaines constructions correspondent à des fermes en exploitation. Plusieurs présentent une très bonne qualité architecturale et patrimoniale.

Le hameau Blascher, en limite de la commune de Saint-Maurice, ne revêt pas de qualité architecturale particulière... Une construction assez récente a été réalisée sur cette commune.

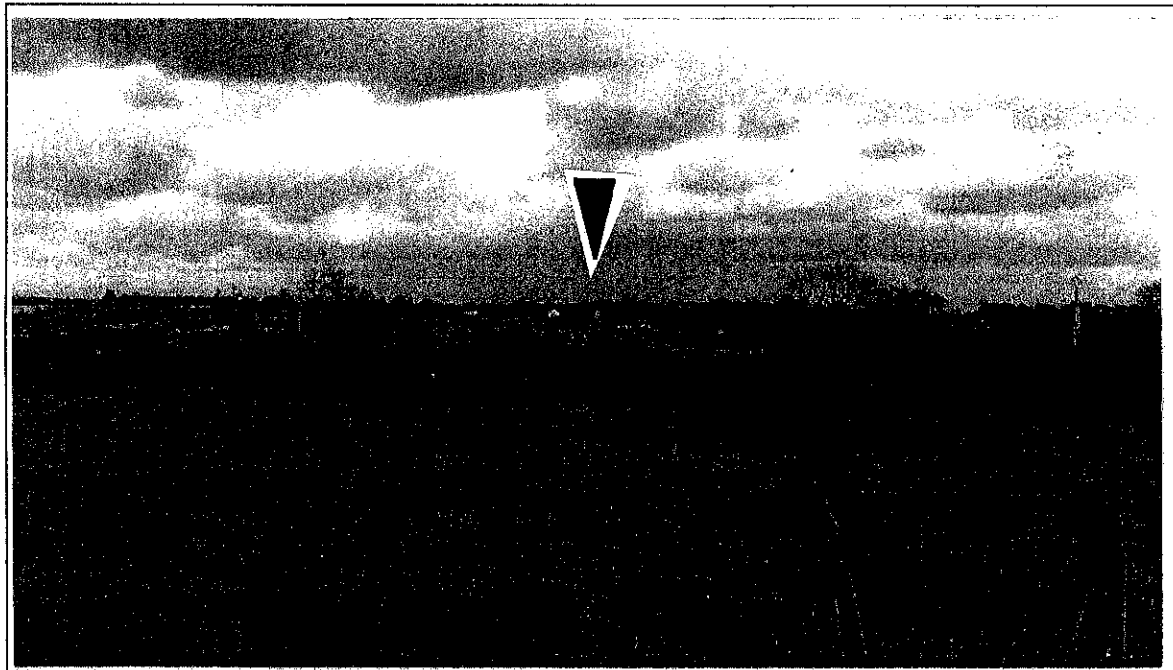
Il serait intéressant de permettre l'étoffement de ce hameau sous forme de zone Nh (ex NB): extension modérée, terrains non équipés, assainissement individuel ou semi-collectif avec l'ensemble des maisons du hameau Lecacheur voisin situé sur Saint-Maurice.



Extension limitée à prévoir



Hameau Blascher, nouvelle construction sur Saint Maurice



Hameau Blascher vu depuis la route touristique

2

Coupures vertes entre les hameaux

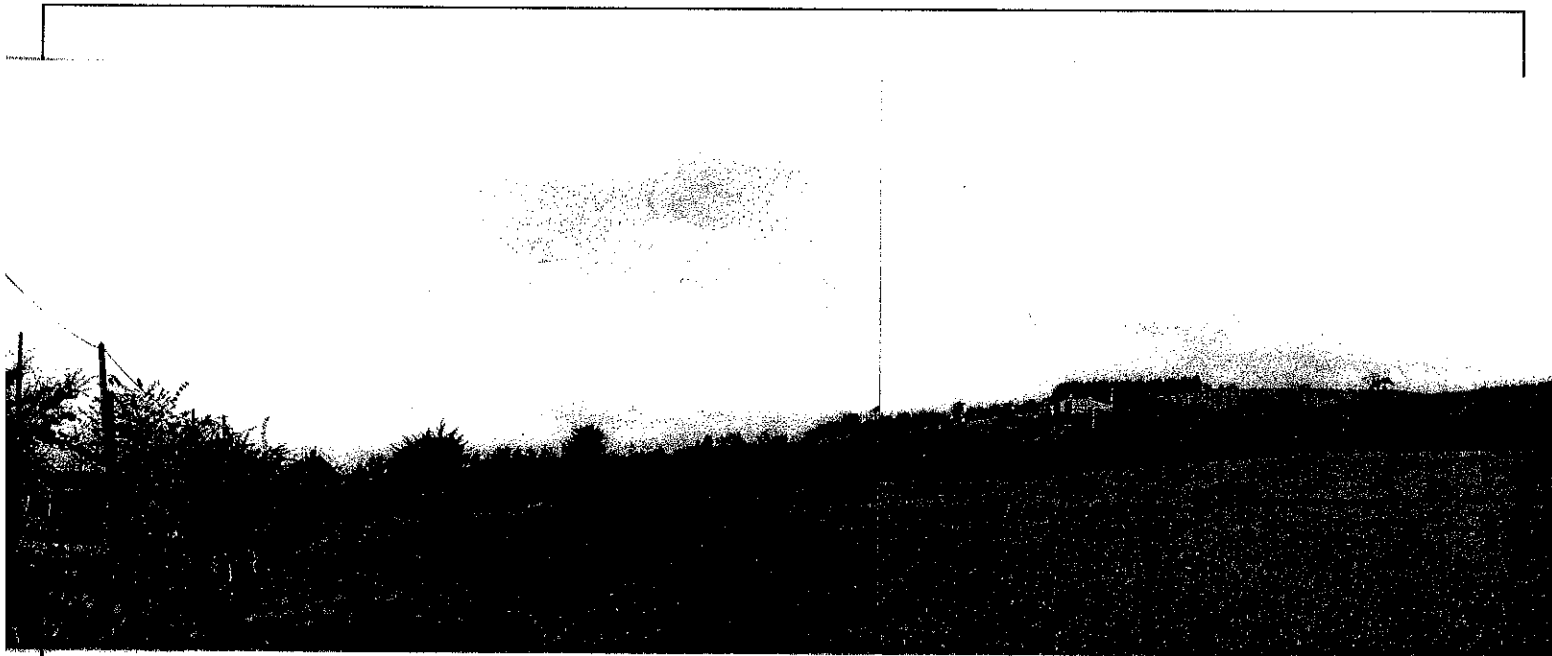
Conformément à la loi littorale, des coupures vertes sont assurées entre les parties urbanisées, et les zones urbanisables.

Le long de la RD124, il n'est pas vraiment possible de créer une grande coupure verte, car les constructions existantes alternent à droite et à gauche de la voie. Il est toutefois maintenu une respiration entre les secteurs construits:

des échappées vers les coteaux d'une part et une rupture dans l'urbanisation vers l'ouest d'autre part, entre la rue Marquand et le bourg vers les coteaux,

D'autres coupures vertes existent

- entre le hameau Hagez et celui de Saint-Siméon sur la commune de Portbail,
- entre le bourg et le secteur littoral (parc d'habitat léger de loisirs).



Secteur situé entre la rue Marquand et le bourg

3

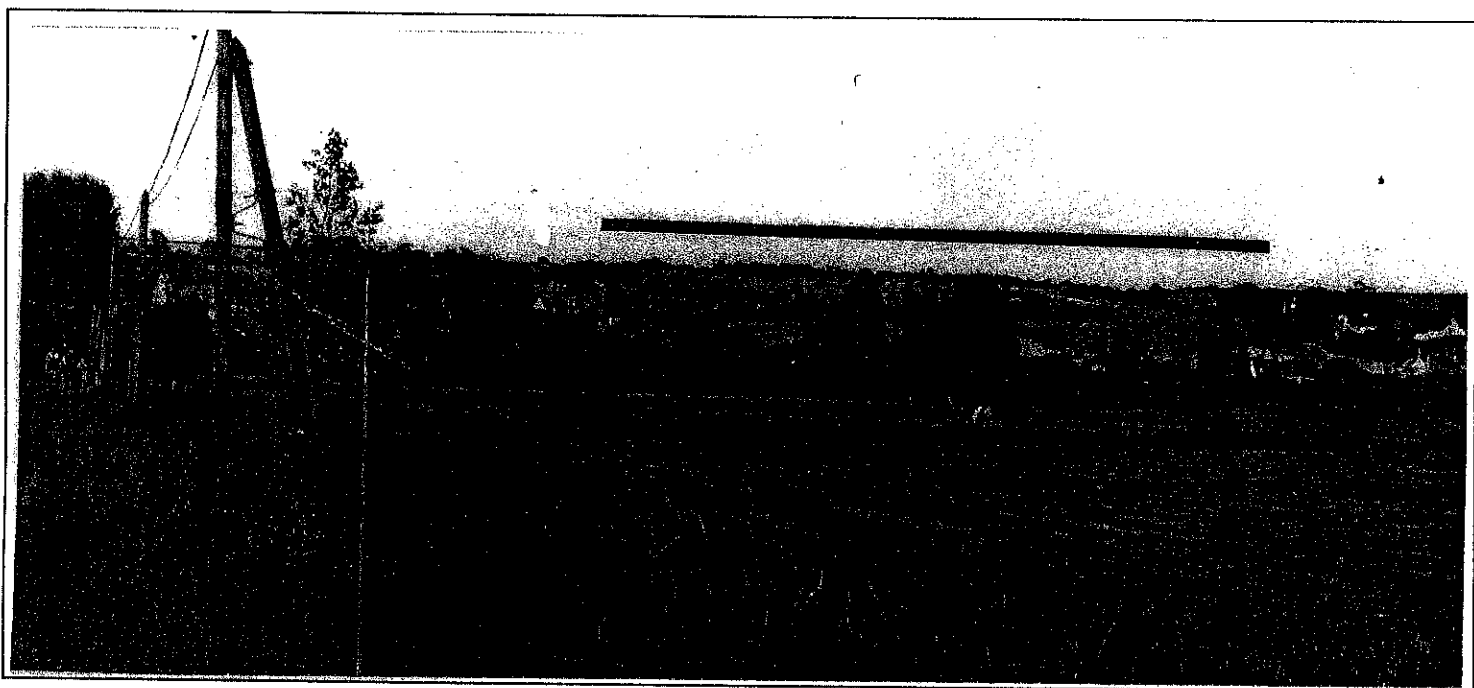
Protection des coteaux

Les coteaux agricoles font partie du patrimoine paysager de la commune. Ils sont perceptibles depuis les accès au bourg et depuis le littoral. Ils constituent un espace sensible: l'impact négatif de deux nouvelles constructions sur la commune voisine témoigne de cette sensibilité.

Ils correspondent également à des zones de risques par rapport au ruissellement des eaux.

C'est pourquoi, dans l'attente d'une étude hydraulique, un seul secteur situé en continuité avec l'urbanisation existante, et à mi-pente, est envisagé pour l'urbanisation: le secteur au-dessus du bourg, avec des réserves de hauteur et de volume.

L'espace est donc inscrit en zone agricole, mais la construction de nouveaux bâtiments, qu'il s'agisse d'habitat ou de construction agricole, n'y est pas possible.



Les coteaux : maintien des coupures vertes

4

Protection des dunes grises

4.1. Contexte

Plusieurs contraintes relatives au littoral se superposent.

1/ Les 100m de la loi Littoral:

Toute construction est interdite à de très rares exceptions près. Sur Saint-Georges, les 100m sont parfaitement protégés et exempts de construction.

2/ Les secteurs remarquables évoqués dans la loi Littoral

Ils doivent être protégés et la loi désigne précisément les dunes, les espaces temporairement immergés, les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques...

Il est évident que le secteur des dunes grises et blanches, inclus dans le périmètre de préemption du Conseil Général, et proposé comme espace pour Natura 2000, entre dans cette définition. Ceci signifie qu'à l'intérieur du périmètre Natura 2000, la protection est maximale.

4.2. Maison de la dune

Le seul projet dans ce secteur, est le maintien souhaité de la maison de la dune. Cette construction est la propriété du Conseil Général.

Les élus départementaux la jugent trop petite et ils envisagent aménager une structure sur les Moitiers d'Allonne.

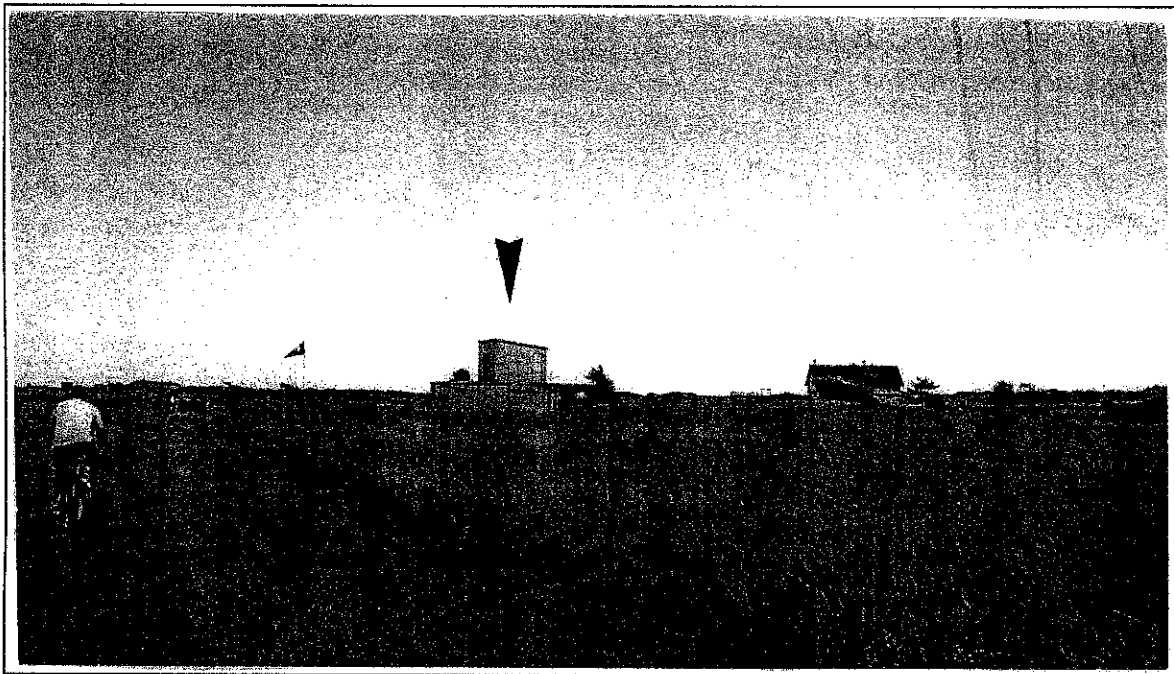
La commune souhaite conserver et améliorer cette maison qui n'est pas esthétique mais pourrait remplir plusieurs rôles stratégiques en limite de dune :

- sensibilisation du public : exposition-explication de la richesse et de la sensibilité du milieu,
- sanitaires : aucune structure n'existe pour toute la plage, or elle est nécessaire à la conservation du " pavillon bleu européen ",

selon les possibilités juridiques offertes par la réglementation des espaces naturels sensibles, à laquelle la Maison de la dune et les terrains adjacents sont soumis.

La partie haute de la maison serait supprimée et l'aspect extérieur serait amélioré, pour une meilleure insertion dans le paysage.

Un tel projet pourrait être mis au point et accepté par les différentes instances, puisqu'il assure les fonctions nécessaires à la protection et à la mise en valeur des espaces naturels.



La maison de la dune pourrait être mise en valeur, elle a des rôles à jouer dans la conservation et la protection de l'espace dunaire et dans les services à offrir à proximité de la plage.

4.3. Règlement de la zone Nr

Les dunes incluses dans le périmètre Natura 2000, possèdent le caractère remarquable suivant l'article L 146-6 du Code de l'Urbanisme. Le zonage sera de type Nr (Naturel remarquable). L'interdiction du stationnement des caravanes et tentes sera réaffirmée.

L'arrêté communal autorisant ce stationnement pendant 3 mois de l'année sera abrogé.

Nota: la zone de préemption actuelle du Conseil Général au titre des Espaces Naturels sensibles, correspond presque intégralement au zonage Nr envisagé.

5.

Extension du parc résidentiel d'hôtellerie de plein air

Contexte intercommunal

La protection du littoral (loi Littoral) impose la protection stricte de la dune.

Sur la commune de Saint-Georges-de-la-Rivière, les mesures prises datent de 1986 (voir chapitre Etat initial du rapport de présentation) et se traduisent aujourd'hui par un espace naturel reconquis, propriété en grande partie du Conseil Général, ouvert au public, proposé comme espace au titre de Natura 2000.

Quelques stationnements sont encore à déplorer le long de la chasse des Orémus et en limite des dunes.

Par contre, sur les communes voisines, Portbail et Saint-Jean-de-la-Rivière, le problème est réel.

Sur Saint-Jean-de-la-Rivière, par exemple, la révision du POS date de fin décembre 2001 ; la reconquête de la dune est engagée. Elle se traduit par une création de zone acceptant les habitations de loisirs, pour le report des mobiles homes, dispersés actuellement sur une frange de 120 à 350m entre la cote et le golf. Mais cette commune ne dispose pas d'espaces proches de la plage.

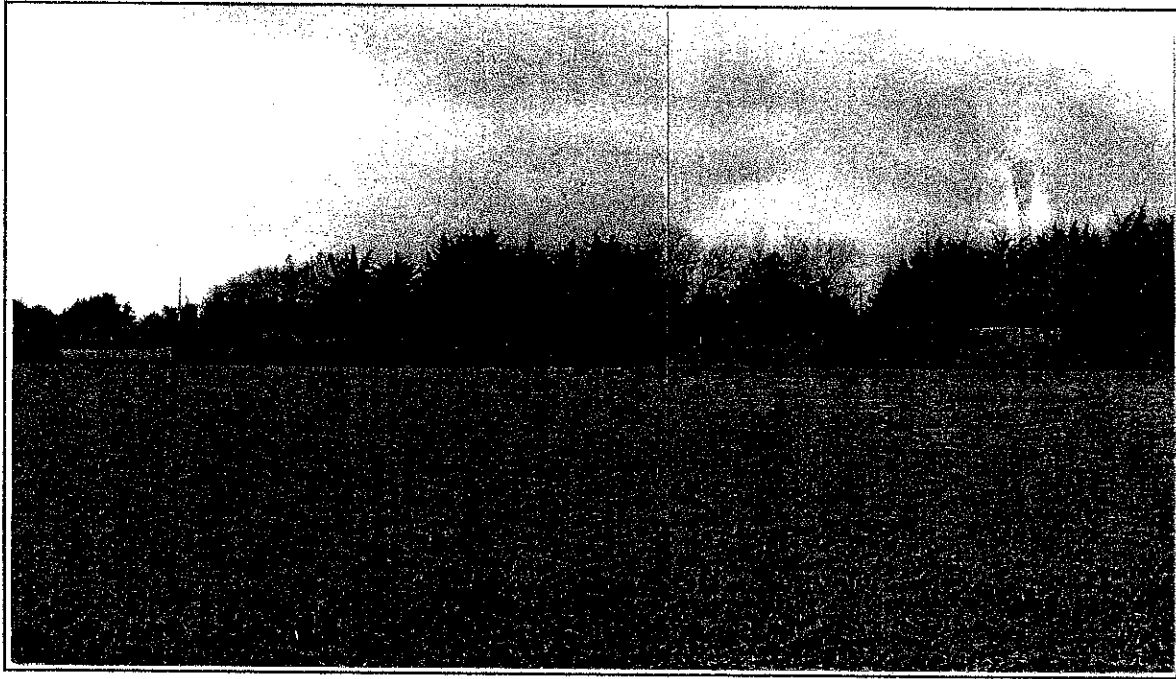
Sur Portbail, la DDE a recensé 300 mobiles-homes en infraction et la solution ne sera pas aisée à trouver (station d'épuration obsolète, absence de réseau d'assainissement).

Extension limitée du parc naturel de loisirs

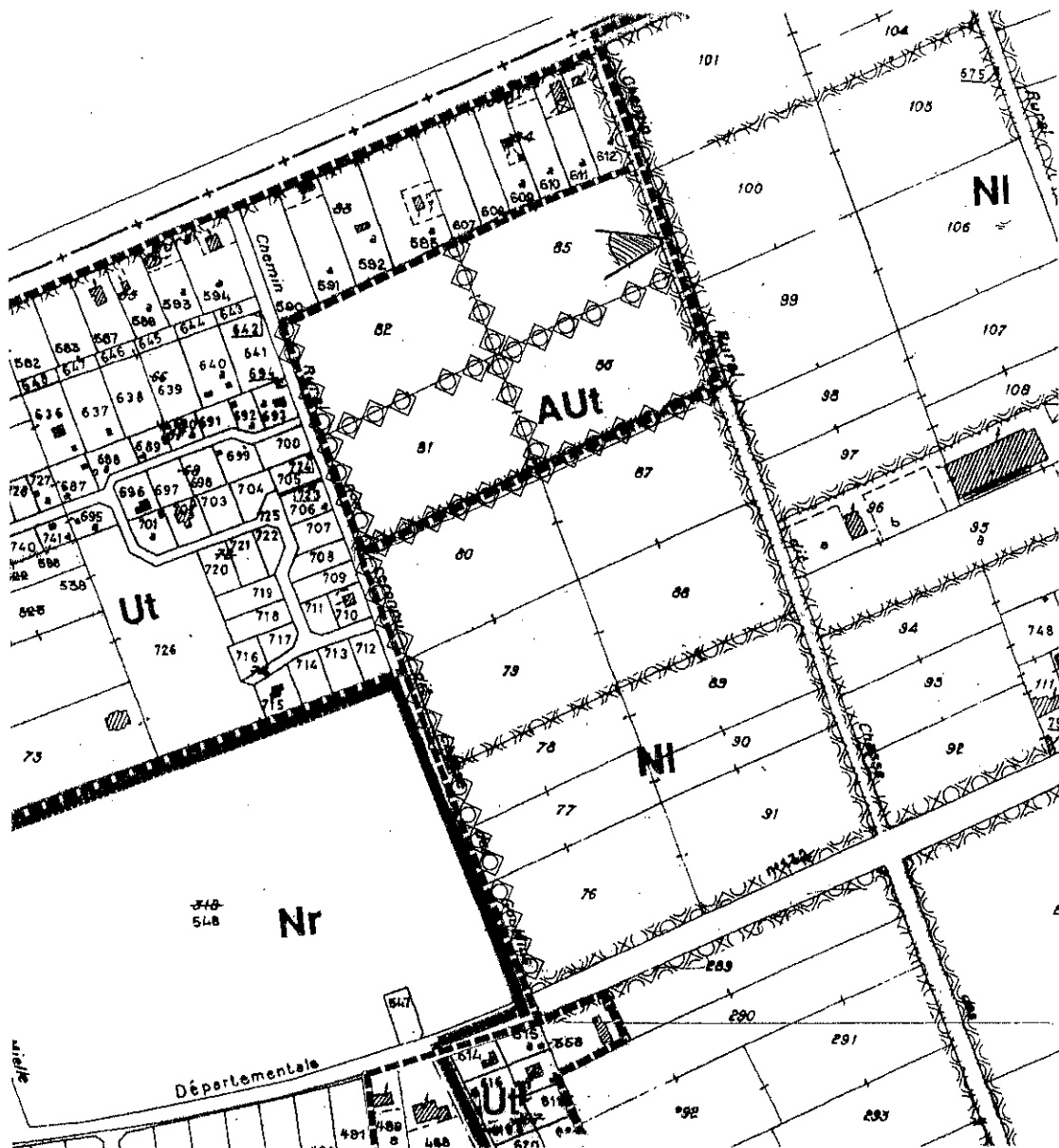
L'extension du parc de loisirs de Saint-Georges, apporte donc une solution aux demandes locales, et constitue un deuxième lieu de report des caravanes illégales sur Saint Jean, voire Portbail. Il participe ainsi à l'effort de mise en valeur global de la côte tout en assurant une certaine extension du tourisme. En effet, ce parc constitue le seul moteur touristique de la commune (générateur de taxe de séjour), et la municipalité est favorable à son extension (la surface de cette extension est aujourd'hui limitée par la loi Littoral et l'absence de SCOT).

Les terrains proposés se trouvent en continuité avec le parc existant, en dehors des 100m du littoral, en dehors de la zone Natura 2000, en dehors de la dune. Ce sont des terrains assainis de façon collective, en arrière de la dune tout en étant proches de la plage.

Remarque: la parcelle 548 pourrait en partie être mise à la disposition de la commune, sous réserve de la faisabilité technique et juridique, la parcelle correspondante appartenant au Conseil Général, au titre des Espaces Sensibles, afin de constituer une liaison aisée entre les espaces d'accueil touristique et la plage. En outre, un espace de jeux pourrait être réservé et géré par la commune.



Extension du parc de loisirs, envisagée sur des terrains agricoles, en limite du parc actuel



Une surface de 2,8 ha environ constitue une extension limitée de l'existant. Il s'agit d'un espace agricole, où seules les haies représentent une potentialité écologique (surtout vis-à-vis des oiseaux).

Une expertise (jointe en annexe) conclut que le projet est envisagé sur des mielles cultivées de faible intérêt écologique.

Toutefois certaines espèces remarquables ont été inventoriées:

flore: Arche odorante, Anthriscue des dunes, Chardons à petits capitules ...

faune: criquet et sauterelle: Decticelle côtière (probable), Gomphocère tacheté - , Decticelle chagrinée...

"Les parcelles considérées sont des mielles cultivées de faible Intérêt écologique. Une espèce rare de plante a été notée, la Sauge Verveine, par ailleurs bien répartie sur la ZNIEFF. A regard de la zone naturelle, l'implantation d'un PRL sur ces parcelles a théoriquement peu d'impact écologique prévisible.

Toutefois, il faudra être très attentif au maintien de la valeur du talus bordant le chemin rural dit Chasse des Goublins. Ce talus arbustif part de la RD132 entre les parcelles 548 (Natura 2000) et 76 (mielle en jachère), toutes deux d'intérêt élevé, et permet une continuité écolique avec les habitat littoraux. L'intérêt est essentiellement floristique et entomologique (sauterelles et criquets)".

Le projet devra maintenir et même développer des haies d'espèces autochtones. En particulier, le talus nord de la chasse des Goublins se révèle riche du point de vue floristique et faunistique: sauterelles et criquets, Arche odorante...

"Toutefois, il faudra être très attentif au maintien de la valeur du talus bordant le chemin rural dit Chasse des Goublins. Ce talus arbustif part de la RD 132 entre les parcelles 548 (Natura 2000) et 76 (mielle en jachère), toutes deux d'intérêt élevé, et permet une continuité écologique avec les habitats littoraux. L'intérêt est essentiellement floristique et entomologique (sauterelles et criquets).

La protection du talus implique:

- la protection contre le piétinement lié à l'activité touristique. Cela peut signifier une mise en défens, mais les pollutions liées au dépôt de déchets ménagers doivent être évitées; une réflexion doit donc être engagée sur les accès possibles au PRL;

- le maintien de continuités écologiques, donc l'absence de coupures physiques nettes et larges du talus. Il s'agit d'éviter les ruptures fortes associées à la création de cheminements en dur ou pire de barrières au sol. Si la création d'une piste d'accès coupant le talus s'avère indispensable, on préférera un sol naturel;

- la protection contre les altérations du milieu. En particulier, les terrassements doivent être évités ou contrôlés le long du talus, et les réseaux d'assainissement futurs ne doivent pas modifier les apports hydriques et organiques (fossés), en l'absence d'étude fine sur l'équilibre écologique du talus.

Si l'aménagement du PRL conduit à des impacts résiduels sur la qualité des habitats du talus considéré, des mesures compensatoires devront être envisagées: par exemple, gestion conservatoire du talus jusqu'à la RD 132, protection éventuelle de la station d'Ache odorante (plante rare en Basse-Normandie), Si possible maintien des milieux favorables aux Orthoptères (criquets) sur la parcelle 76 qui est en continuité de la zone Natura 2000".

La conservation et la gestion du talus est donc prévue au règlement des zones correspondantes. L'entrée à la parcelle du PRL, comme les éventuelles autres entrées devront être minimales en dimension, et recouverte d'herbe, afin d'assurer une continuité écologique.

Les haies existantes doivent être conservées: elles figurent en espace boisé classé.

6

Préservation de l'activité agricole

La partie située à l'est de la RD903 est très agricole.

Sur les 5 secteurs bâtis, 4 correspondent à des sièges d'exploitation.

Le principe de précaution interdit les zones constructibles dans un rayon de 100m.

C'est pourquoi, l'extension du hameau de Blascher, qui ne compte aucune exploitation agricole, et ne présente pas de qualité architecturale remarquable, a été dotée d'une nouvelle zone Nh (ex-zone NB). Les secteurs Nh (ex NB) sur Dodeville, les Cottés et Caillemont ont été maintenus afin de permettre la transformation des bâtiments en habitations, si l'exploitation agricole s'arrête. Le hameau Poulain, uniquement utilisé par de l'habitat, a été mis en zone Nh pour y maintenir des possibilités d'évolution...

L'exploitation laitière, située en partie ouest de la commune, entre la chasse des Orémus et le chemin de Coutances, a été reprise récemment par un jeune agriculteur. Il en a été tenu compte dans les projets: l'extension projetée du camp de loisirs s'arrête volontairement à une distance de plus de 100m par rapport au siège d'exploitation existant. Cependant, il est évident que cette situation n'est pas compatible à moyen terme avec le développement touristique de la commune.

Les bâtiments d'exploitation situés en zone vulnérable (excès d'azote) vont devoir faire l'objet d'ici 2006 d'importants travaux de mise aux normes. La municipalité, en concertation avec la Chambre d'Agriculture et la Safer, souhaite, à cette occasion, étudier l'implantation de bâtiments fonctionnels en un endroit plus judicieux, voire favoriser une reprise ou une restructuration d'exploitation.

Dans tous le secteur ouest de la commune (ouest de la VLO), les nouveaux bâtiments agricoles ne sont autorisés que s'ils sont construits en continuité avec ceux du siège d'exploitation (article L 146-4 I du Code de l'urbanisme).

ILLEGAL ⇒ continuité
d'un village



La partie est de la commune est confortée dans sa vocation agricole: exploitation de la Charlerie

7

Aménagement à proximité de la VLO (RD 903)

Le long de la LVO, près du manoir de Caillemont, une aire de stationnement est envisagée pour permettre une activité commerciale.

Le secteur est donc situé en zone Nt: naturelle autorisant un minimum de construction et l'aménagement de parking.

Toutefois, deux contraintes viennent gréver l'espace:

- La loi Littoral impose que les bâtiments soient construits en continuité avec les constructions existantes (article L 146-4-1 du Code de l'urbanisme); le bâtiment devra donc être implanté à proximité du manoir.
- La Loi Barnier (Article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme) demande à ce qu'un recul s'impose aux installations.

L'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme précise que les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe de la chaussée, le long, notamment, des routes classées à grande circulation, sauf si le PLU justifie d'autres dispositions.

Pour vérifier l'opportunité d'une telle marge, et éventuellement l'adapter, la parcelle en question a été étudiée au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, conformément à l'article L 111-1-4 (cf. ci-après).

Le recul a été ainsi réduit à 40m de l'axe de la chaussée en ce qui concerne l'aire de stationnement; il est maintenu à 75m en ce qui concerne le bâtiment.

Au regard des nuisances

La RD903 engendre des nuisances liées au trafic routier: bruit et poussières essentiellement.

Dans ce cadre, un recul minimal de 75m semble souhaitable pour l'implantation des bâtiments, afin que l'exposition des personnes travaillant, ou les clients, soit réduite. Ce chiffre correspond également à la contrainte de continuité avec le bâti existant résultant de l'article L 146-4-1 du Code de l'Urbanisme.

Par contre, concernant le stationnement, cette distance peut aisément être réduite à 40m de l'axe de la chaussée, car le trafic n'est que de 4750 véhicules/jour.

L'établissement susceptible d'être construit ne pourra pas être nuisant: les établissements classés sont exclus de la zone. Seules les activités commerciales ou de services, non nuisantes, sont autorisées.

Au regard de la sécurité

La RD903, d'environ 16m d'emprise au droit du projet, pose aujourd'hui des problèmes de sécurité routière liés notamment,

- aux liaisons transversales: de Saint-Maurice en Cotentin vers le bourg de Saint Georges, par exemple,
- aux liaisons avec tourne à gauche (Barneville vers Saint Maurice par exemple).

La sécurisation de cette voie est un souhait de la municipalité qui a engagé une réflexion dans ce sens avec le Conseil Général (exemple voie centrale de déboitage à droite ou à gauche vers les routes perpendiculaires).

Une sur-emprise d'une dizaine de mètres pourrait être nécessaire à un aménagement de voirie; un recul de 2m pour visibilité pourrait s'imposer également. C'est donc un recul de 12m qui est à prévoir vis-à-vis des problèmes de sécurité.

Par ailleurs, un débouché direct sur la RD903 ne serait pas possible: l'accès devra être situé sur le chemin n°25.

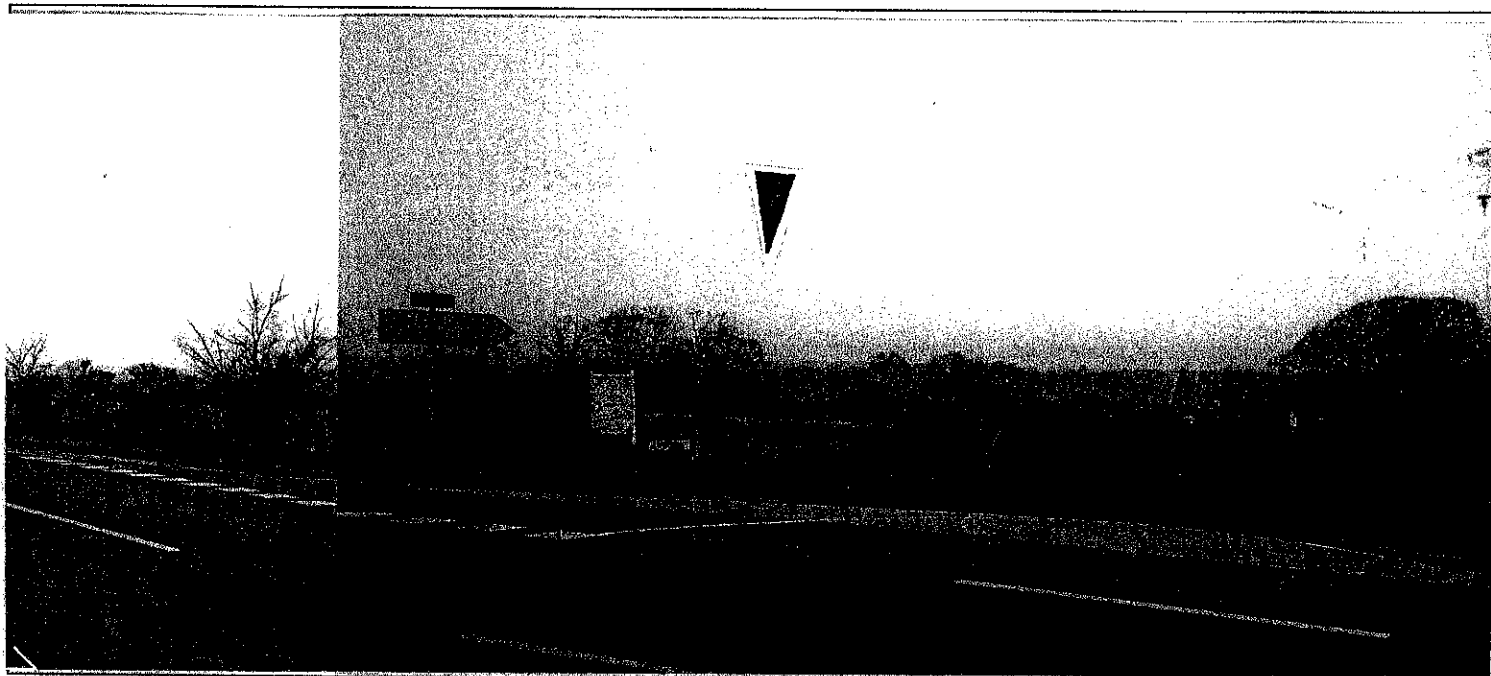
Au regard de la qualité architecturale et des paysages

- Par rapport au bâti existant

Aucune construction n'existe aujourd'hui à proximité de la RD 903.

Le bâtiment le plus proche, celui du manoir de Caillemont, est construit à environ 160m en recul de l'emprise de la voie. Le terrain présentant une déclivité et la parcelle 586 étant close de haies, le manoir est très peu perceptible: il faut se situer sur la voie ouest, et que les haies aient été taillées, pour que l'on puisse distinguer une aile du bâtiment (cf. photo ci-après).

Par ailleurs, la façade ouest du manoir ne présente pas un intérêt particulier.

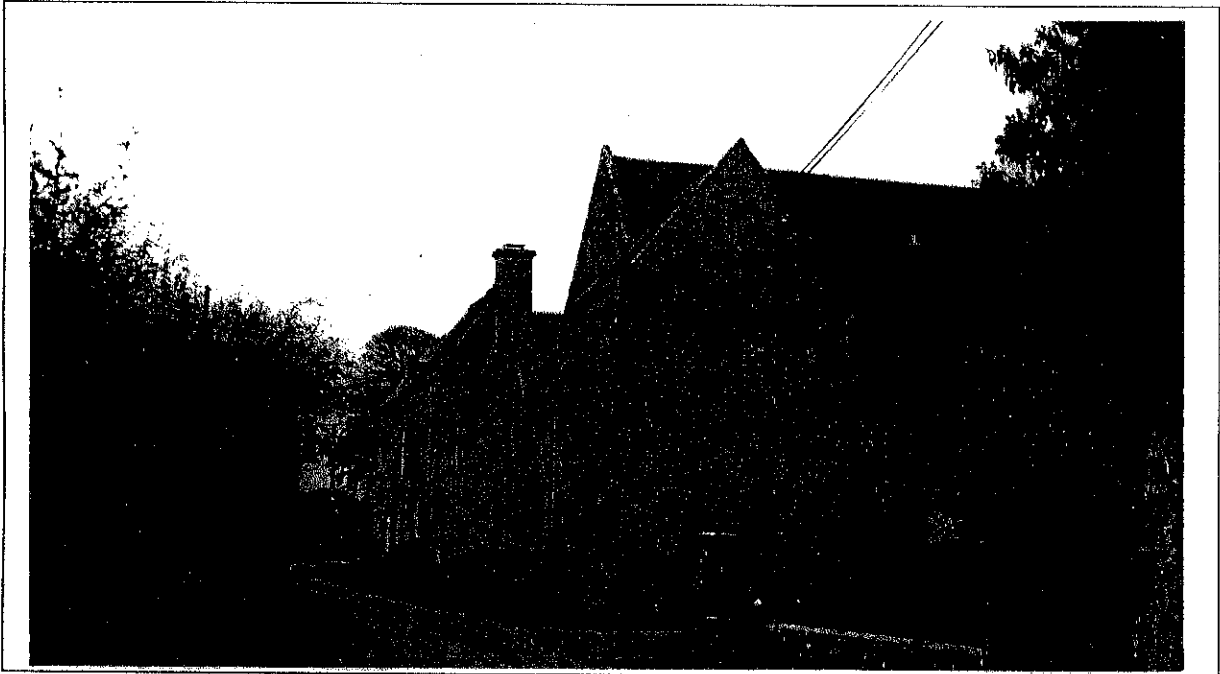


Le manoir de Caillemont est très peu perceptible depuis la RD903

Le manoir ne se découvre vraiment qu'à proximité immédiate, moins de 20m, depuis le chemin n°25, et principalement lorsque l'on vient de l'est (de Saint Maurice).

La façade est remarquable du point de vue architectural; mais le bâtiment haut d'environ 15m, masque totalement le terrain situé derrière.

La construction d'un nouveau bâtiment, sur la parcelle 586 ne devrait donc pas porter préjudice au site de Caillemont, sous réserve qu'il ne dépasse pas 6m à l'égout du toit (ou partie haute d'une toiture terrasse) et 11m au faîtage.



Le manoir depuis le chemin n°25 en venant de Saint Maurice: la parcelle 586 n'est pas perceptible.

- Par rapport au paysage rural




L'insertion du bâtiment et du parking se pose donc principalement par rapport au paysage rural dans lequel il se situera.

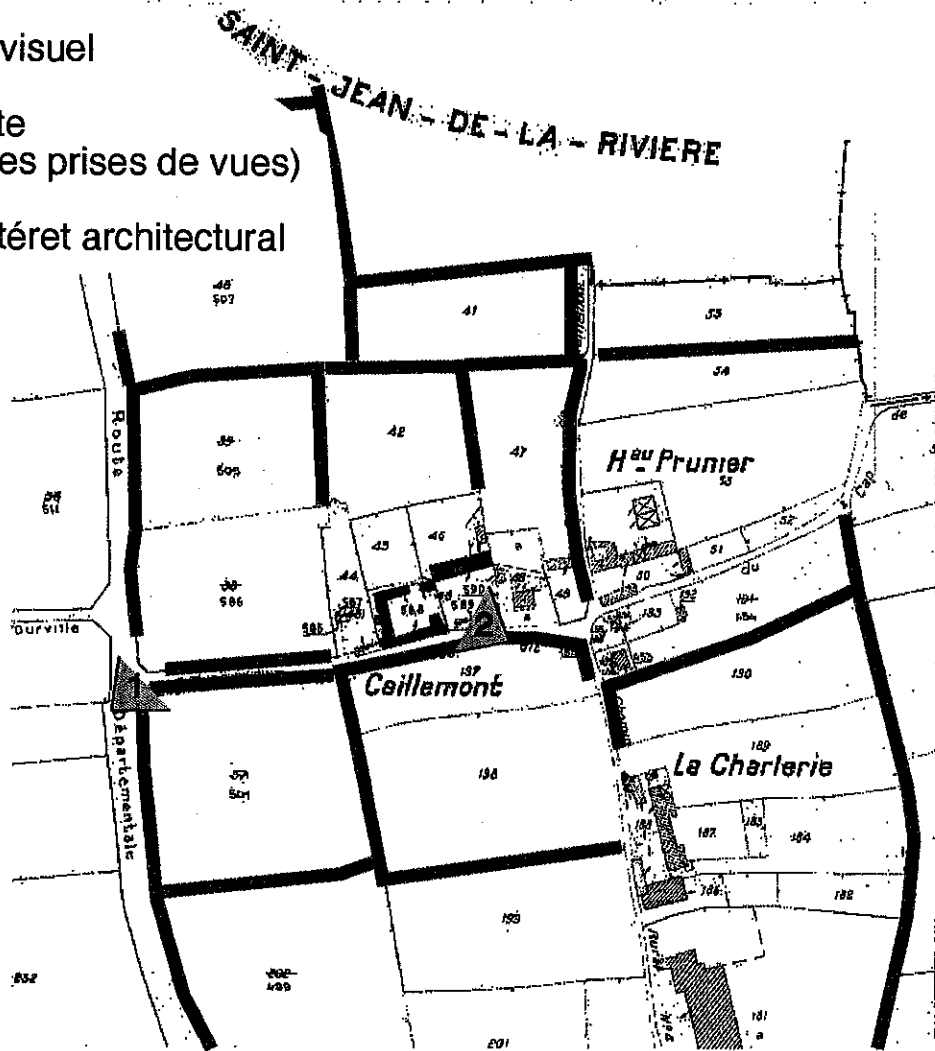
Le succès d'une implantation commerciale nécessite une facilité d'accès et une certaine visibilité depuis la RD903. Mais le cadre rural qui l'entoure impose le respect de certaines prescriptions paysagères, facilitant l'intégration du bâtiment:

- le parking devra être entouré d'une haie bocagère masquant tout au moins partiellement l'aire de stationnement et les voitures,
- les enseignes devront être conformes à la réglementation: notamment, les dispositifs scellés au sol doivent être au nombre de 2 simple face, ou 1 double face, et ne pas dépasser 6m² de surface unitaire,
- l'architecture du bâtiment devra présenter des formes simples,
- des plantations d'arbres de haut jet accompagneront la construction notamment les murs pignons.
- les espèces végétales devront être autochtones (aubépines, chênes, charmes, épines noires...).



Analyse de de la zone Nt de caillemont

échelle: 1/5000

-  haies écran visuel
-  vue sur le site
(référence des prises de vues)
-  élément d'intéret architectural



Traduction dans le PLU

-  recul de 40m de l'axe pour l'aire de stationnement
-  recul de 75m de l'axe pour les bâtiments

