



LE HOULME

Département de la Seine Maritime

PLU

révision simplifiée
du Plan
Local d'Urbanisme

Notice de présentation

document approuvé
par le conseil municipal
le 22 mars 2012

novembre 2011

chargé d'études de la révision
simplifiée du P.L.U.:



Perspectives Yves et Gauvain ALEXANDRE
urbanistes

Cidex 7 76890 BUTOT Tél.: (33) 02 35 34 76 83 Fax: (33) 02 35 34 78 97

Sommaire

1- Préambule – Choix de la révision simplifiée – intérêt général du projet et de sa localisation	2
Illustration « plan de situation du projet »	4
2- Présentation et évolution du territoire communal	5
2- 1 La situation administrative de la commune	5
2- 2 Analyse et perspectives démographiques et socio-économiques	5
2- 3 description et fonctionnement du territoire et du site du projet – les déplacements	6
Illustration « voies structurantes de la commune»	7
Illustration « commerces et services à proximité du site du projet»	8
2- 4 approche environnementale du territoire et du site du projet	11
2- 4- 1 – le paysage	11
2- 4- 2 – le fonctionnement hydraulique du site	12
2- 4- 3 – les risques d’effondrement de terrain	16
2- 4- 4 – la sécurité routière	16
2- 4- 5 – les voies recensées bruyantes	17
2- 4- 6 – l’assainissement des eaux usées	18
2- 4- 7 – l’eau potable	18
2- 4- 8 – l’activité agricole	18
3- Description du projet d’immeuble d’habitation	19
3-1 – Le plan masse et l’aménagement paysager	19
3-1 – Le bâtiment	20
3-2 – Le parc de stationnement automobile	20
3-3 – La gestion des eaux pluviales	21
4 – Choix retenus pour établir le projet de révision simplifiée en indiquant les motifs des règles que la révision simplifiée du POS impose	22
4-1 – la suppression d’un Espace Boisé Classé (EBC)	22
4-2 – la simplification des explications relatives aux aires de stationnement	22
5 – Evaluation des incidences du projet sur l’environnement et manière dont il prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur	23
5-1 – Paysage	23
5-2 – Fonctionnement urbain	23
5-4 – La gestion des eaux pluviales	23
6 – prise en compte des prescriptions réglementaires nationales et particulières, documents supra communaux ayant des conséquences spatiales	24
6-1 – Le SCOT de la CREA	24
6-2 – Prise en compte de la loi bruit du 31 décembre 1992	24
7 – évolution du PLU – lecture comparée du PLU actuel et du PLU futur	25
Extrait du Plan Local d’Urbanisme initial (document graphique)	26
Extrait du Plan Local d’Urbanisme révisé (document graphique)	27

1- Préambule – Choix de la révision simplifiée – intérêt général du projet et de sa localisation

Le Plan Local d'Urbanisme du Houlme a été approuvé le .

Le code de l'urbanisme introduit la possibilité d'une révision simplifiée des plans locaux d'urbanisme lorsqu'elle a pour seul objet la réalisation d'une construction ou d'une opération, à caractère public ou privé, présentant un intérêt général notamment pour la commune ou tout autre collectivité. (article L.123-13 alinéa 9 du Code de l'Urbanisme).

Un projet privé de réalisation d'un immeuble d'habitation situé près de la gare, et comprenant 24 logements, correspond à cette situation ; la commune du Houlme a choisi de mettre en œuvre une procédure de révision simplifiée de son PLU.

En effet, l'intérêt général du projet en question repose au moins sur les quatre observations suivantes :

- 1 - La population du Houlme se réduit depuis quelques années de manière forte (-0,8% par an) ; cette évolution s'accompagne d'un vieillissement important et surtout d'une réduction du nombre des jeunes houlmois (voir article 2-2 suivant)
Ce mouvement trop rapide de la pyramide des âges risque rapidement d'entraîner des inadéquations entre l'offre et la demande de commerces, de services privés et publics, et notamment, par exemple, en matière scolaire.
La commune du Houlme a aujourd'hui besoin d'accueillir de jeunes couples, que pourraient attirer les logements en projet, composés de vingt T3 et de quatre T4.
A ce titre, le projet d'immeuble de logements représente un intérêt général pour la commune du Houlme.
- 2 - La commune du Houlme est concernée par l'ancien Schéma Directeur Rouen-Elbeuf et le futur SCOT de la CREA en cours d'élaboration. Les élus du Syndicat mixte concerné ont souhaité, en 2009, réaliser un bilan du Schéma Directeur, qui fait aujourd'hui ressortir les enjeux importants dont devra tenir compte le SCOT.
Ce bilan indique notamment que comparée à d'autres territoires français, la région urbaine rouennaise connaît une des dynamiques les plus défavorables et que l'attractivité du territoire reste un enjeu important du territoire. Les secteurs les plus urbanisés, Rive gauche et vallée du Cailly (où se trouve Le Houlme) sont particulièrement en deçà des objectifs, voire en baisse de population. Les efforts doivent être poursuivis sur les espaces urbains où les opérations de renouvellement urbain et d'intensification du peuplement sont nécessairement plus longues que dans les secteurs où l'extension urbaine a été possible.
A ce titre, le projet d'immeuble de logements représente un intérêt général pour la CREA (Communauté de l'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe)
- 3 - Dans un contexte qui encourage la gestion économe de l'espace (loi SRU, lois Grenelle I et II), ce même bilan du Schéma Directeur rappelle l'enjeu lié à la limitation de la consommation des espaces forestiers, agricoles et naturels. Le terrain concerné par le projet est situé en zone urbaine du PLU (zone Ua), et son occupation par un immeuble de logements va dans le sens de la gestion économe de l'espace.
A ce titre, le projet d'immeuble de logements représente un intérêt général pour la CREA (Communauté de l'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe)
- 4 - Le projet est situé à côté de la gare de Malaunay-Le Houlme (sur le territoire du Houlme). Cette gare est très utilisée car elle permet de relier rapidement (en une dizaine de minutes) le centre de Rouen.
Un projet est également à l'étude, pour la mise en place d'un tram-train reliant Barentin à Saint Aubin lès Elbeuf, et permettant des connexions avec le réseau urbain. Cette initiative permettrait sans aucun doute d'augmenter l'attractivité de ce transport en commun.

En tout état de cause, la construction de logements à proximité directe de la gare représente un atout pour la réduction de l'utilisation de l'automobile.

C'est pourquoi le Syndicat Mixte pour le Schéma Directeur Rouen Elbeuf a écrit depuis longtemps qu'en construisant de façon préférentielle à proximité des stations, on peut aussi permettre à plus de personnes d'utiliser ce système de transport. Cela permet une amélioration de la qualité de vie pour les personnes et un plus grand respect de l'environnement au quotidien. « Rapprocher » les hommes des transports en commun c'est aussi renforcer leur utilisation et permettre une meilleure rentabilité économique des transports.

A ce titre, le projet d'immeuble de logements représente un intérêt général pour la CREA (Communauté de l'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe)

L'intérêt général du projet est donc indéniable, par sa nature, mais également par sa localisation, comme cela est expliqué plus en détail dans le présent document.

Les prescriptions du PLU initial du Houlme, faisant obstacle à la réalisation du projet dont l'intérêt général vient d'être affirmé, concernent:

1- Le règlement :

- la rédaction des règles de hauteur, portant simultanément sur la hauteur des bâtiments et le nombre de niveaux, ce qui limite les possibilités d'adaptation des constructions aux terrains, notamment en pente
- le coefficient d'occupation des sols n'est pas suffisant pour autoriser la densification souhaitée

2- Le plan de zonage :

- le plan de zonage du PLU initial figure un espace boisé classé occupant la plus large partie de la parcelle sur laquelle est implanté le projet

La modification de certaines des prescriptions du règlement du plan local d'urbanisme du Houlme sont actuellement en cours d'études, en application de l'article L128-1 du code de l'urbanisme, dans le but d'améliorer, dans les zones urbaines et à urbaniser de la commune, les performances énergétiques des futures constructions. Ceci se traduira par une offre de dépassement des règles de densité et de gabarit, si les futures constructions atteignent ou dépassent un niveau précis de performance énergétique.

Cette procédure, menée parallèlement à la présente réunion simplifiée, et qui se traduira par une délibération du conseil municipal précédant celle qui approuvera la présente révision simplifiée, permet en outre de gérer favorablement les difficultés propres à la densité et au gabarit du projet.

Il ne reste plus à examiner essentiellement, dans le cadre de la présente révision simplifiée, que la question relative à l'espace boisé classé qui occupe partiellement la parcelle de terrain sur laquelle est implanté le projet.

2- Présentation et évolution du territoire communal

Nouvelles informations disponibles depuis l'approbation du Plan Local d'Urbanisme initial :

2- 1 La situation administrative de la commune

La commune du Houllme intègre le périmètre du Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf approuvé en 2001, et donc en vigueur à la date d'approbation du PLU initial de la commune.

Le Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération Rouen-Elbeuf a engagé la révision du Schéma Directeur en 2009.

La fusion des Communautés d'agglomération de Rouen et d'Elbeuf et des communautés de communes Seine-Austreberthe et Le Trait-Yainville le 1er janvier 2010 a entraîné la dissolution du Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf.

Il appartient maintenant à la Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (la CREA), de poursuivre l'élaboration du SCOT sur un périmètre nouveau, élargi par rapport à celui du Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf. Le périmètre du SCOT de la CREA couvre automatiquement l'ensemble de son territoire, qui compte désormais 71 communes.

2- 2 Analyse et perspectives démographiques et socio-économiques

Depuis l'approbation du plan local d'urbanisme initial approuvé en 2007, et dont les réflexions sur l'évolution démographique reposait sur le recensement de 1999, l'INSEE a rendu disponible la mesure des populations légales 2008, entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

La population municipale 2008 s'élève à 4073 personnes, en diminution importante de plus de 0,8% par an depuis 1999, lorsque la commune comptait 4396 houlmois.

Dans son PLU, la commune avait prévu un développement démographique de 0,4% à 0,5% par an, ce qui permettait d'envisager une population de 4550 à 4600 personnes en 2008, ce qui est loin d'être la situation.

Le déficit entre la situation réelle et la situation prévue par le PLU est d'environ 500 habitants. Avec un nombre moyen de personnes par ménage de 2,383 en 2008, il aurait fallu environ 210 logements en plus de ceux qui ont été construits pour les abriter.

Par ailleurs, le vieillissement général de la population, mais également la diminution de la population sans apport de jeunes couples immigrant sur la commune a engendré une évolution de la pyramide des âges :

Répartition de la population	1999	%
0,- 19 ans	1179	26,8%
20 - 39 ans	1231	28,0%
40 - 59 ans	1162	26,4%
60 - 74 ans	520	11,8%
75 ans et plus	304	6,9%

Le précédent tableau est maintenant présenté de manière analogue à celui du recensement 2008 pour pouvoir les comparer (en regroupant les lignes et en effectuant certaines règles de trois):

Répartition de la population	1999	%
0,- 19 ans	1179	26,8%
20 - 64 ans	2567	58,4%
65 ans et plus	650	14,8%

Répartition de la population	2008	%
0,- 19 ans	997	24,5%
20 - 64 ans	2411	59,2%
65 ans et plus	663	16,3%

On s'aperçoit que la diminution de la population a surtout porté sur le nombre de jeunes de 0 à 19 ans, qui sont passés, entre les deux recensements, de 1179 à 997, soit 182 de moins (avec une réduction en valeur relative de -2,3%).

Elle a également porté, dans une moindre mesure, sur les personnes de 20 à 64 ans, qui sont passées de 2567 à 2411, soit 156 de moins (avec une réduction en valeur relative de -0,8%).

Les personnes de 65 ans et plus sont passées de 650 à 663, soit 13 de plus (avec une augmentation, en valeur relative, de 1,5%).

Cette évolution de la pyramide des âges n'est pas dramatique, et ne fait que poursuivre l'évolution observée de 1990 à 1999, mais elle est significative d'une tendance que le PLU souhaitait enrayer, car elle est porteuse, notamment, de risques d'inadéquation entre l'offre et la demande de commerces de proximité, de services privés et publics, dont la commune souhaite conserver la qualité.

Plusieurs importants projets de construction de logements sont en cours, et la longueur de leur mise en place explique en partie le retard observé, mais il n'en reste pas moins nécessaire de continuer l'effort de construction, et donc d'encourager notamment les initiatives privées.

La plupart de ces projets en cours intègrent des logements sociaux en proportion suffisante pour garantir la diversité nécessaire des logements. Il est donc possible, sans perturber l'équilibre souhaité entre logements sociaux ou non, d'intégrer de nouveaux projets privés, locatifs ou non.

2- 3 description et fonctionnement du territoire et du site du projet – les déplacements

Le Houlme est une commune dense, car les zones urbaines vouées principalement à l'habitat, qui représentent 37% du territoire (les zones d'activités représentent 12% du territoire et les zones naturelles 50%), accueille 1710 logements, soit 15,7 logements par hectare en moyenne.

Dans la vallée du Cailly, qui s'étend du nord au sud, la commune du Houlme est située entre Malaunay et Notre Dame de Bondeville, communes avec lesquelles elle présente une urbanisation quasiment continue.

Au fond de la vallée et sur le bas des coteaux, la commune présente deux quartiers centraux :

- celui formé par les Sentes, la Rouge Mare et le Vert Pré, au centre ouest, principalement voué à l'habitat et qui offre quelques commerces et service
- celui situé au centre est, également voué à l'habitat, mis qui offre l'essentiel des services publics (mairie, école, poste, etc.) et un grand nombre de commerces de proximité. C'est à environ 500m de ce quartier central que se situe le projet d'immeuble objet de la présente révision simplifiée

Immédiatement au nord de ces deux quartiers s'étendent les zones d'activités, intégrant un grand centre commercial.

Au nord de la commune se sont développés deux grands lotissements de maisons individuelles, entre lesquels figure le collège.

Au sud de la commune, un quartier de logements locatifs en petits immeubles s'étend jusqu'à Notre Dame de Bondeville.

Outre de nombreuses voiries de liaison entre ces quartiers, l'ensemble est drainé par deux voies structurantes descendant du nord au sud de chaque côté du fond de la vallée, la RD51 et la RD927.

La RD90 traverse d'ouest en est la commune, reliant Saint Jean du Cardonnay à l'ouest, à Houpeville, à l'est.

MALAUNAY

MALAUNAY

SAINT JEAN
DU CARDONNAY

HOUPEVILLE

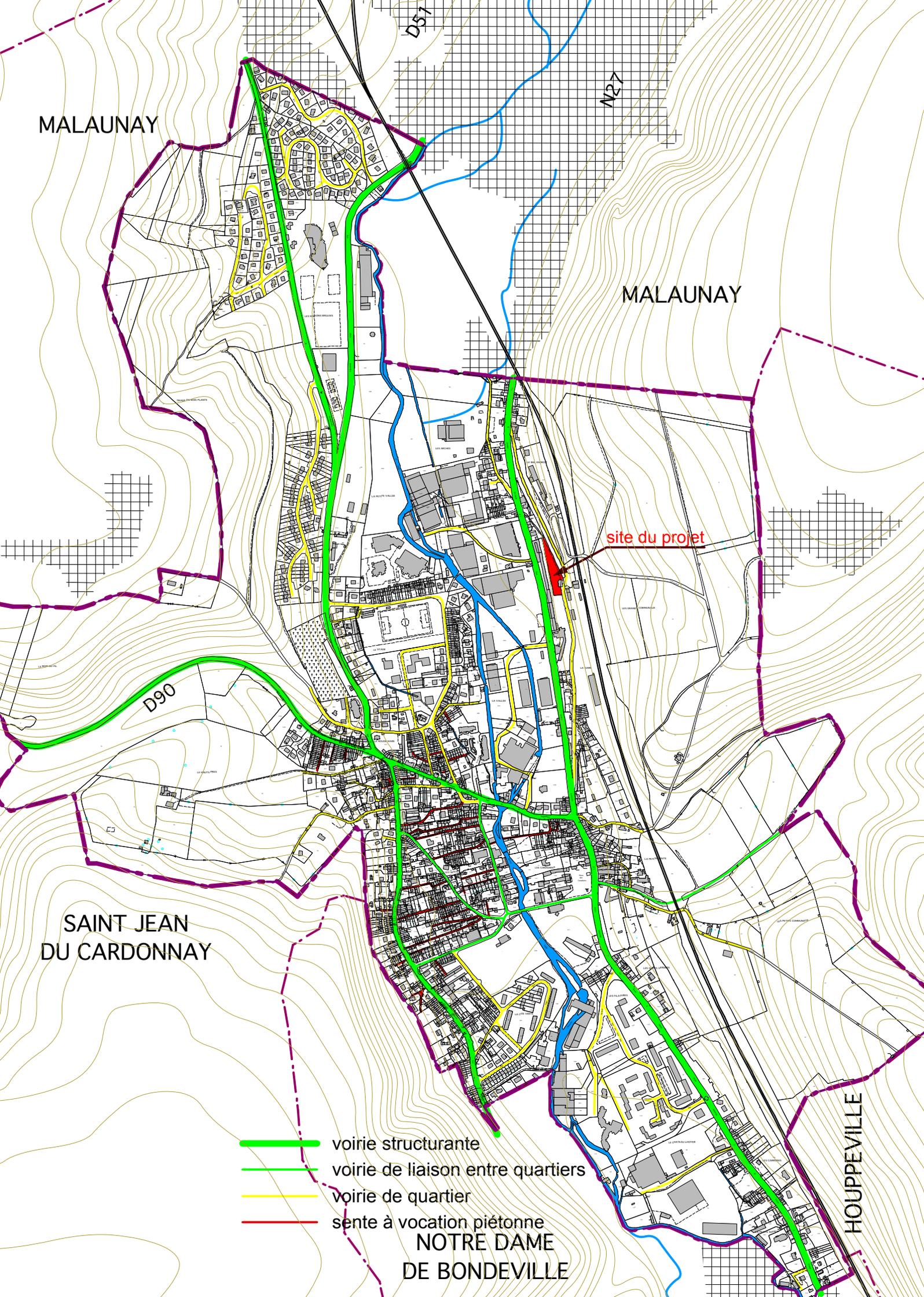
D57

N27

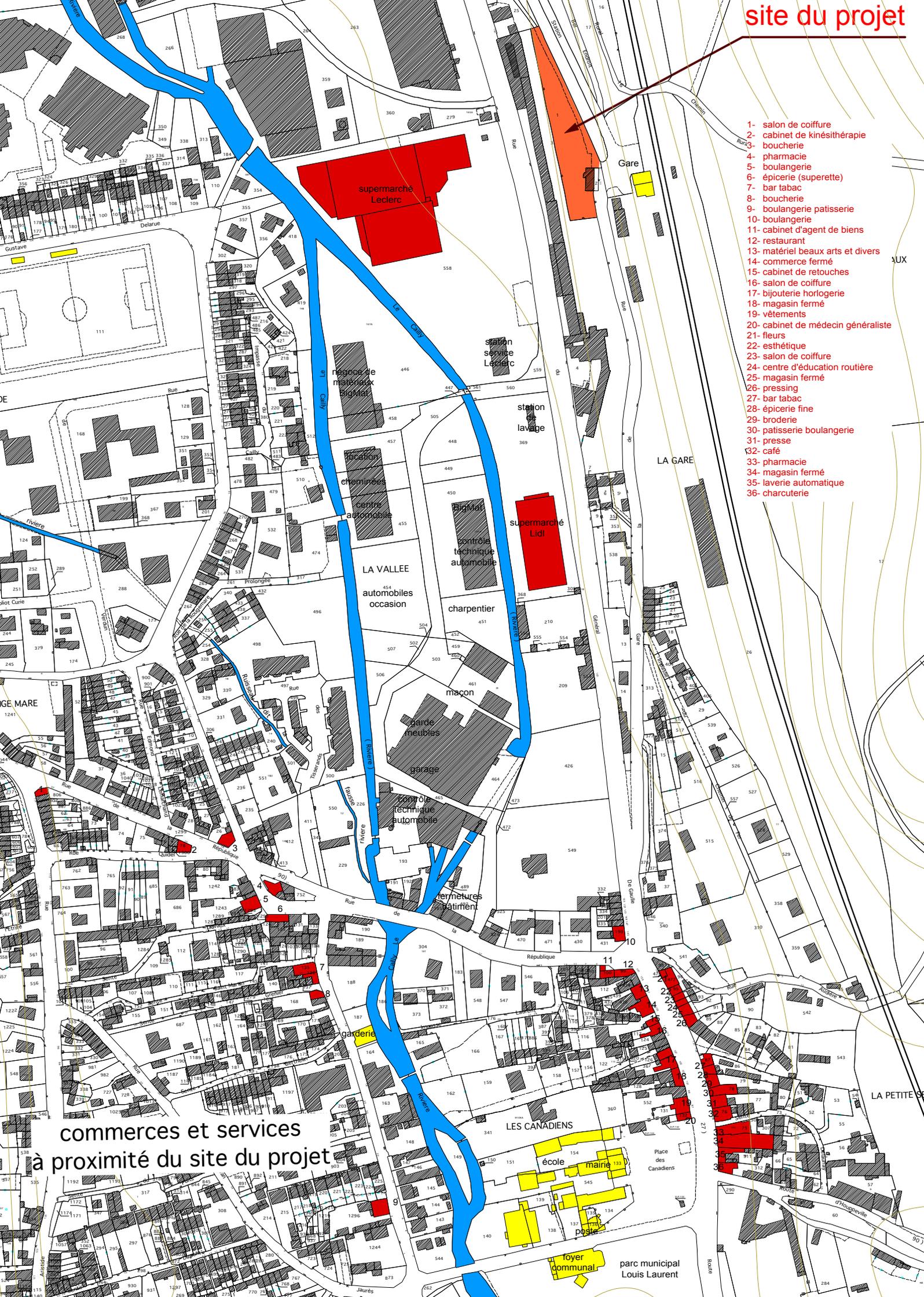
D90

site du projet

-  voirie structurante
 -  voirie de liaison entre quartiers
 -  voirie de quartier
 -  sente à vocation piétonne
- NOTRE DAME
DE BONDEVILLE



site du projet



- 1- salon de coiffure
- 2- cabinet de kinésithérapie
- 3- boucherie
- 4- pharmacie
- 5- boulangerie
- 6- épicerie (superette)
- 7- bar tabac
- 8- boucherie
- 9- boulangerie pâtisserie
- 10- boulangerie
- 11- cabinet d'agent de biens
- 12- restaurant
- 13- matériel beaux arts et divers
- 14- commerce fermé
- 15- cabinet de retouches
- 16- salon de coiffure
- 17- bijouterie horlogerie
- 18- magasin fermé
- 19- vêtements
- 20- cabinet de médecin généraliste
- 21- fleurs
- 22- esthétique
- 23- salon de coiffure
- 24- centre d'éducation routière
- 25- magasin fermé
- 26- pressing
- 27- bar tabac
- 28- épicerie fine
- 29- broderie
- 30- pâtisserie boulangerie
- 31- presse
- 32- café
- 33- pharmacie
- 34- magasin fermé
- 35- lavagne automatique
- 36- charcuterie

commerces et services
à proximité du site du projet

Outre les déplacements « automobile », qui restent importants au Houlme, la commune offre plusieurs modes de déplacement en commun :

La ligne de bus de la CREA n°16 de Malaunay à Rouen, passe à la mairie du Houlme environ toutes les demi-heures de 6h00 à 21h00 dans les deux directions.

La ligne de cars du conseil général de Seine Maritime n°29 de Rouen à Montville, passe à la mairie du Houlme environ toutes les heures de 6h30 à 20h30 dans les deux directions.

La commune du Houlme dispose d'une gare située sur la voie RFF Paris – Le Havre et Paris - Dieppe. Cette gare est située juste à côté du site du projet.

Le TER Yvetot – Rouen s'arrête à la gare du Houlme environ toutes les demi-heures de 6h00 à 20h30 et dessert la gare de Rouen en 10mn.

Le TER Dieppe – Rouen s'arrête au Houlme 5 fois dans la journée.

Le projet de mise en place d'un tram-train entre Pavilly et Saint Aubin lès Elbeuf, cadencé toutes les 20mn, et pouvant être connecté sur les lignes existantes de tram, rendra encore plus attractif ce mode de déplacement, et bien sûr la gare du Houlme, représentant un arrêt de cette nouvelle ligne.



la gare du Houlme (le site du projet est à droite sur la photo, où se trouve une maison destinée à être démolie)

La ligne 60 de la TCAR, à vocation scolaire, circule entre Houpeville, Malaunay, le Houlme et Notre Dame de Bondeville, et dessert notamment le collège Jean ZAY au Houlme. Elle présente deux arrêts à proximité du site du projet en bas de la rue de la Gare (La Vallée) et en bas d'un petit chemin piéton longeant le site du projet (Gare du Houlme).

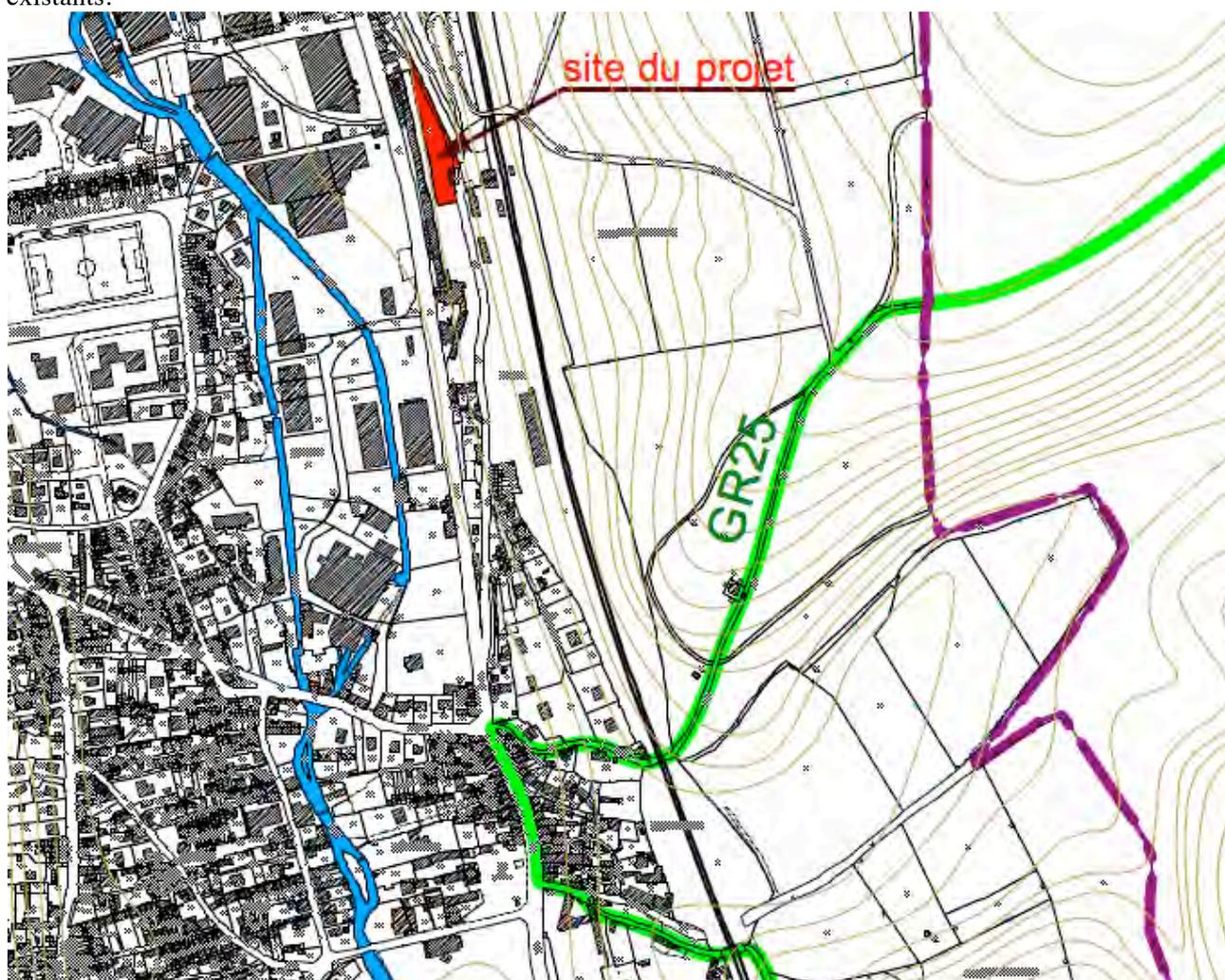
Plusieurs possibilités de déplacements doux existent sur le Houlme.

Hormis les déplacements en vélo sur les nombreuses voies communales, qui sont toujours possibles, et l'utilisation des trottoirs systématiquement associés à ces voies, par les piétons, il existe des espaces exclusivement dédiés à ces déplacements.

Il existe également de nombreuses sentes au Houlme, représentant une spécificité de l'urbanisation de certains quartiers.

Dans le cadre du plan aggro-vélo, la CREA va réaliser une voie cyclable longeant le Cailly, depuis Rouen jusqu'à Malaunay, et qui passera donc à proximité du site du projet.

Le GR25 passe à proximité du site du projet, d'où l'on peut facilement le rejoindre par des chemins piétons existants.



le chemin de grande randonnée GR25, passant à proximité du site du projet

2- 4 approche environnementale du territoire et du site du projet

2- 4- 1 – le paysage

La commune du Houllme est totalement intégrée dans la vallée du Cailly, orientée nord-sud, et ses coteaux. Pour l'essentiel, le paysage bâti recouvre le large fond horizontal de la vallée et le bas des coteaux, alors que le paysage naturel, formé de boisements et de quelques prairies, occupe la partie supérieure des coteaux.

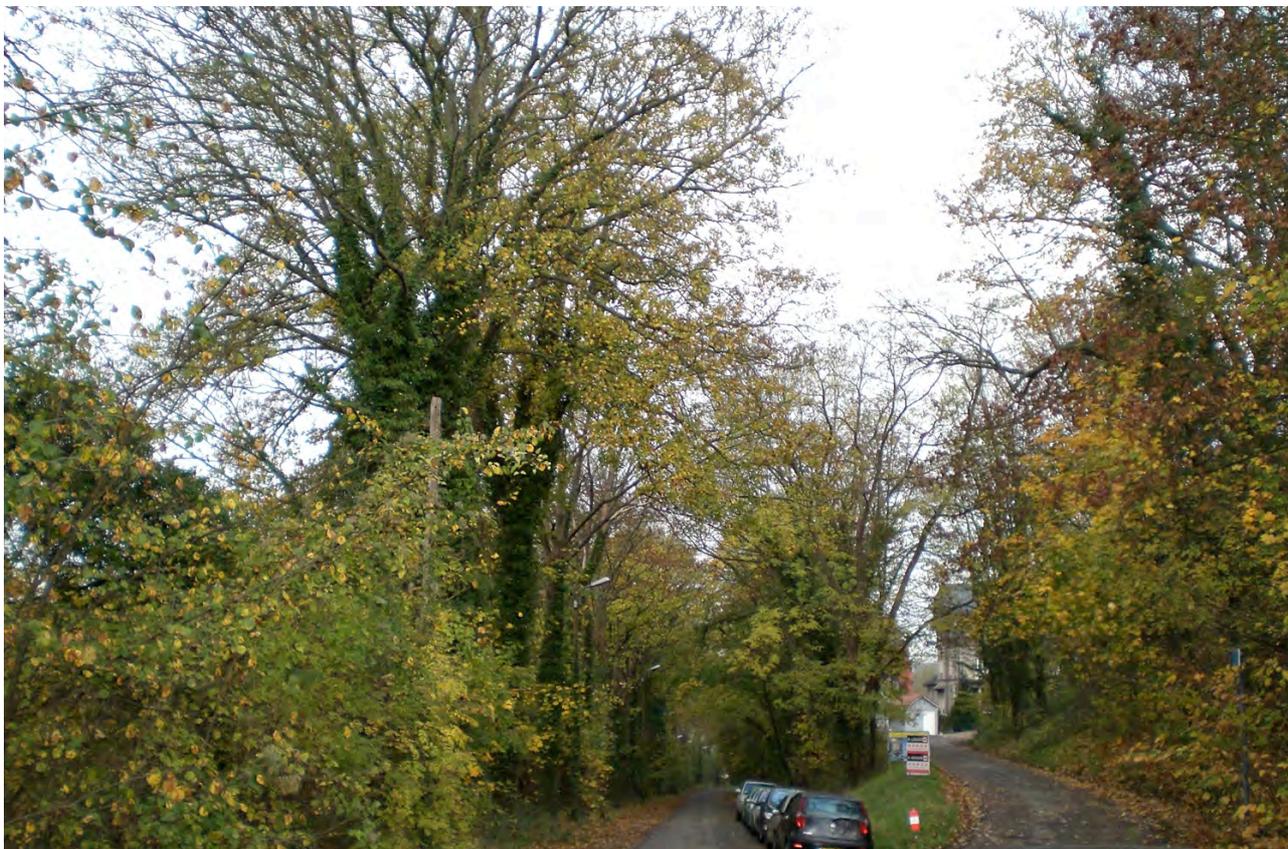
Il en découle un paysage caractéristique où les points de vue paysagers aperçu depuis les zones habitées de la commune sont toujours surmontés par une large bande boisée formant arrière plan et closant l'espace, comme un écrin.

Ces ensembles boisés, importants pour la lecture du paysage, descendent généralement jusqu'à une vingtaine de mètres de hauteur par rapport au fond de la vallée, ont été ainsi classés par le PLU en Espaces Boisés Classés (EBC).

Les abords du site du projet, et notamment sur le partie haute du coteau est, ne font pas exception, compte tenu du fait que c'est la voie ferrée de la SNCF qui forme la limite entre les zones naturelles boisées et les zones urbaines ou à urbaniser.

Au-dessous de la voie ferrée, dans la zone urbaine, les boisements sont plus épisodiques et recouvrent surtout de plus petites surfaces, résultant soit de la plantation volontaire d'alignements d'arbres, soit de la conquête des parcelles délaissées par des arbustes spontanés.

Sur le site même du projet, on observe par exemple, un alignement d'arbres sur le côté ouest du chemin de la Station, qui monte vers la gare depuis le nord, alors que sur la parcelle même du projet apparaît une végétation arbustive rudérale spontanée, évolution naturelle d'un ancien jardin délaissé.



alignement d'arbres à l'ouest du chemin de la Station (côté gauche du chemin situé à gauche)



le terrain du projet, ancien jardin reconquis par une végétation rudérale

2- 4- 2 – le fonctionnement hydraulique du site

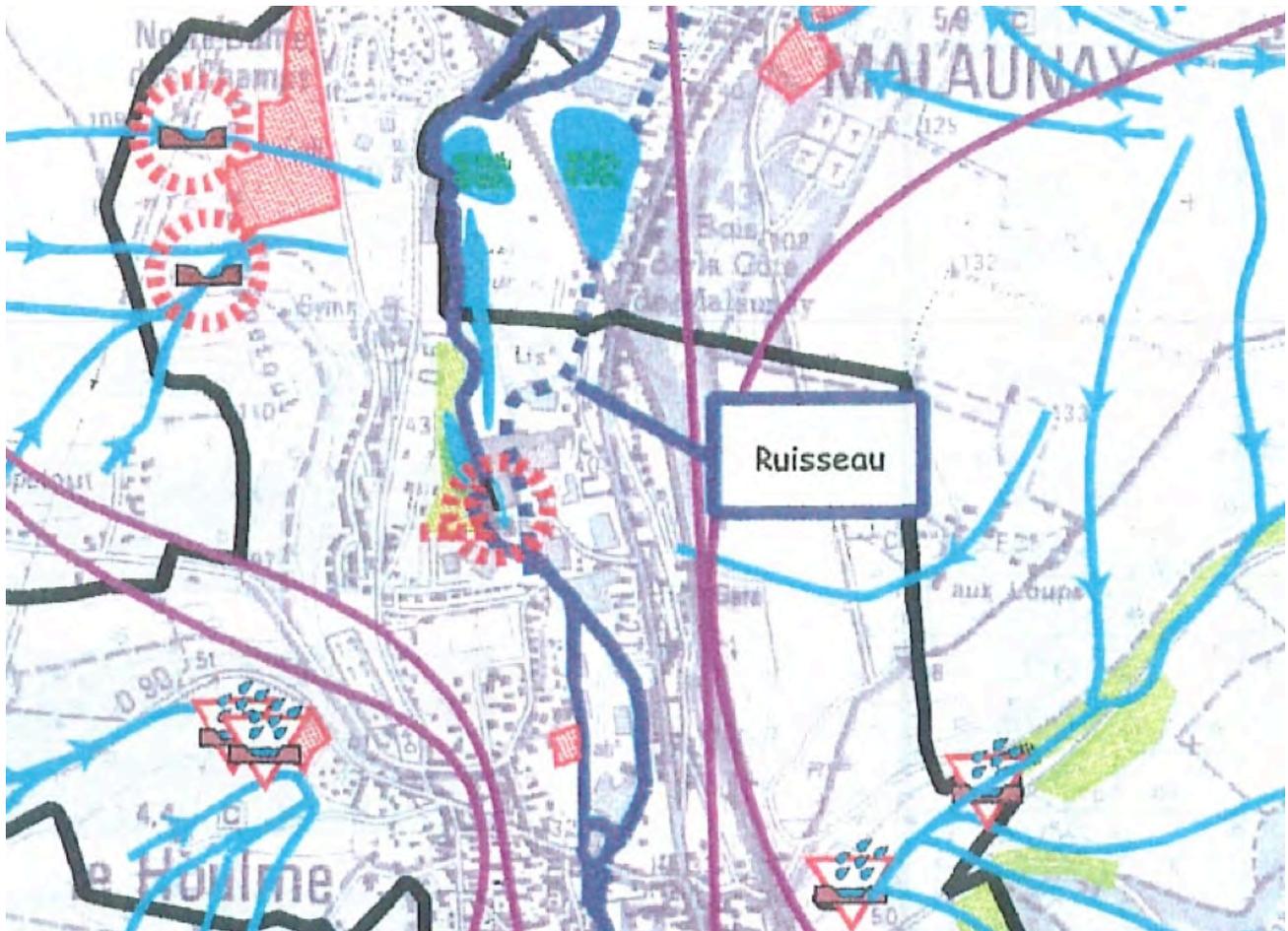
La commune du Houleme est située dans l'aire d'application du SAGE Cailly, Aubette et Robec.

Face aux enjeux, le SAGE a retenu trois orientations globales :

- sécuriser les biens et les personnes face aux risques d'inondation et de ruissellement
- garantir la pérennité en qualité et en quantité de la ressource en eau potable
- développer une approche globale et équilibrée des milieux et écosystèmes liés à l'eau

Parmi les actions qui en découlent, concernant notamment le site du projet, il est préconisé les exigences suivantes :

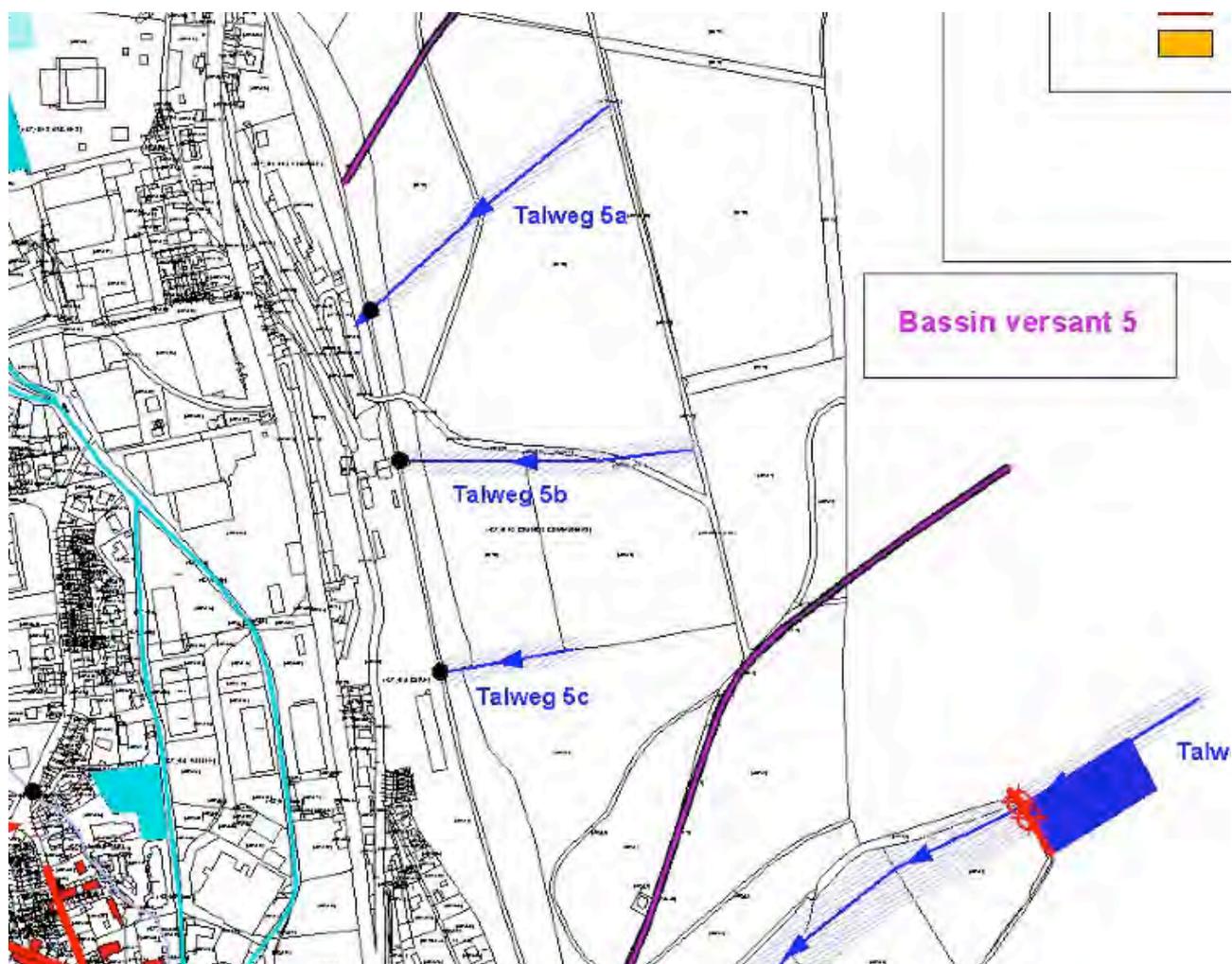
- tout nouveau projet d'urbanisation devra prévoir une gestion intégrée des eaux pluviales notamment en privilégiant l'infiltration à la parcelle et en aménageant des systèmes de collecte et de régulation des eaux pluviales. L'événement pluviométrique vicennal (20 ans) servira de base de dimension minimum. En fonction du contexte hydrologique local et des disponibilités foncières, une période de retour plus importante pourra être demandée.
- Dans les zones de ruissellement concentré (cf. atlas cartographique du SAGE livret 3, dont un extrait concernant le site du projet sur la commune du Houleme est reproduit ci-dessous), il est préconisé d'interdire le projets d'urbanisme sauf i des études démontrent que le projet n'est pas situé en zone à risque



extrait de l'atlas cartographique du SAGE concernant le site du projet

Sur la carte ci-dessus, il apparaît un axe de ruissellement en provenance de la ferme du Pré aux Loups située sur le plateau de la commune d'Houpeville. Il descend vers l'ouest jusqu'à la voie ferrée, au nord de la gare. Cet axe semble traverser la voie ferrée, mais ne se prolonge pas plus à l'ouest.

Lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme du Houllme, un bilan hydraulique a été réalisé par l'AREAS, comprenant un rapport et une cartographie dont un extrait concernant le site du projet est reproduit ci-dessous.



extrait de la cartographie du bilan hydraulique de l'AREAS

Le rapport de l'AREAS indique en ce qui concerne ce site, qu'il nomme bassin versant 5, qu'il est occupé par des parcelles agricoles et des bois. Il est coupé par la ligne de chemin de fer de Paris au Havre. Trois axes d'écoulement sont situés dans les parcelles des Grands communaux en amont de la gare du Houllme.

Le premier axe d'écoulement noté 5a traverse les terres cultivées des parcelles n° 6 et 8 puis rejoint le mur de soutien du talus de la ligne SNCF.

Le deuxième axe d'écoulement noté 5b, prend naissance sur le chemin rural St Maurice. Il traverse une partie de la parcelle cultivée n° 6 puis le chemin rural n° 16 pour rejoindre la parcelle en herbe n° 10. L'axe d'écoulement longe alors le CR n° 16 dans la parcelle en friche n° 9. Ensuite, il rejoint le mur de soutien du talus SNCF juste en face de la gare, où l'eau est guidée par une buse sous la voie de chemin de fer.

Le troisième axe d'écoulement noté 5c est situé en limite du bois. Il rejoint lui aussi le mur de soutien du talus de la voie de chemin de fer.

Ces axes d'écoulement ont déjà occasionné des effondrements du talus et du mur de soutènement le long de la voie (*source : témoignage des élus*).

En aval de la gare, les buses dévalent le talus dans des cunettes le long de la rue de la Gare et l'eau rejoint le réseau pluvial.

Sous forme de synthèse, le rapport ajoute :

Ce bassin versant de petite taille draine une partie des eaux de la Ferme aux Loups et de parcelles cultivées. Les écoulements se font en direction de la voie SNCF notamment à hauteur de la gare. Les eaux de ruissellement sont guidées à hauteur de la voie de chemin de fer et de la gare par un système de buses et cunettes jusqu'au réseau pluvial. Tout aménagement dans ce secteur devra prendre en compte ces ouvrages. Il sera utile de se rapprocher des services de la SNCF pour connaître précisément leur fonctionnement.

Il ressort de cette description que les ruissellements en provenance des axes de ruissellement décrits par l'AREAS sont collectés au niveau de la voie SNCF, puis évacués le long de la rue de gare (qui est la voie descendant de la gare vers le centre du Houlme).

Cette conclusion est également validée par le fait que la voie SNCF représente une tranchée, en creux, bien sûr vis-à-vis des terrains situés à l'est, mais également vis-à-vis de ceux situés à l'ouest.



la voie ferrée encaissée vers le nord de la gare du Houlme



voie ferrée encaissée vers le sud de la gare du Houlme

Le bilan hydraulique de l'AREAS vient préciser les informations données par le SAGE. Il en ressort que le terrain où se situe le projet n'est concerné ni par les axes de ruissellement observés, ni par les zones d'expansion potentielle de ces ruissellements (25m de largeur).

L'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) a été prescrite par arrêté préfectoral du 29 décembre 2008, mais les études ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir être exploitées aujourd'hui.

2- 4- 3 – les risques d'effondrement de terrain

Un recensement des indices de cavités souterraines du territoire du Houleme a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLU. Il n'a recensé aucun indice sur le site concerné par la présente révision simplifiée.

En ce qui concerne le risque d'effondrement de falaises, aucun n'a été recensé par le PLU du Houleme.

Sur le terrain du projet, en forte pente, et présentant un sol en rendzine peu épais sur un sous-sol calcaire, caractéristique des formations de petites falaises en cas d'évacuation naturelle des éboulis, il n'est observé qu'une petite « falaise », résultant vraisemblablement de la création d'une plateforme horizontale pour la création d'un jardin accessible.

Le pied et la tête de cette petite falaise se situent sur le terrain même, et sa gestion, dans le cadre du projet, sera entièrement réglée par celle des importants mouvements que nécessite l'aménagement du parc de stationnement.



une petite falaise sur le terrain

2- 4- 4 – la sécurité routière

Les accès au projet se feront depuis le chemin de la Station et la rue de la Gare, qui, bien qu'utilisés pour la desserte de la gare, ne présentent pas véritablement de flux automobiles dangereux, du fait, en premier lieu, de la limitation naturelle de la vitesse sur ces voies relativement étroites.

2- 4- 5 – les voies recensées bruyantes

La loi bruit du 31 décembre 1992 a fixé les bases d'une nouvelle politique pour se protéger contre le bruit des transports :

- les maîtres d'ouvrage d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification de voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore (article 12 de la loi bruit, décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996).
- Les constructeurs de bâtiments, quant à eux, ont l'obligation de prendre en compte le bruit engendré par les voies bruyantes existantes ou en projet, en dotant leurs constructions d'un isolement acoustique adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur (article 13 de la loi bruit, décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996).

L'article 13 de la loi bruit définit les principes généraux pour assurer l'isolement acoustique de la façade des bâtiments nouveaux. Les infrastructures de transports terrestres sont classées en fonction de leur niveau sonore, et les secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre de ces infrastructures. La largeur maximale de ces secteurs dépend de la catégorie.

La catégorie 1, qui est la plus bruyante, engendre un secteur d'une largeur maximale de 300m de part et d'autre du bord de la chaussée, pour une route, ou du rail extérieur pour une voie ferrée.

En catégorie 2, cette largeur passe à 250m.

En catégorie 3, elle passe à 100m.

En catégorie 4, elle passe à 30m.

En catégorie 5, elle passe à 10m.

La commune du Houllme est concernée par le classement de voies bruyantes :

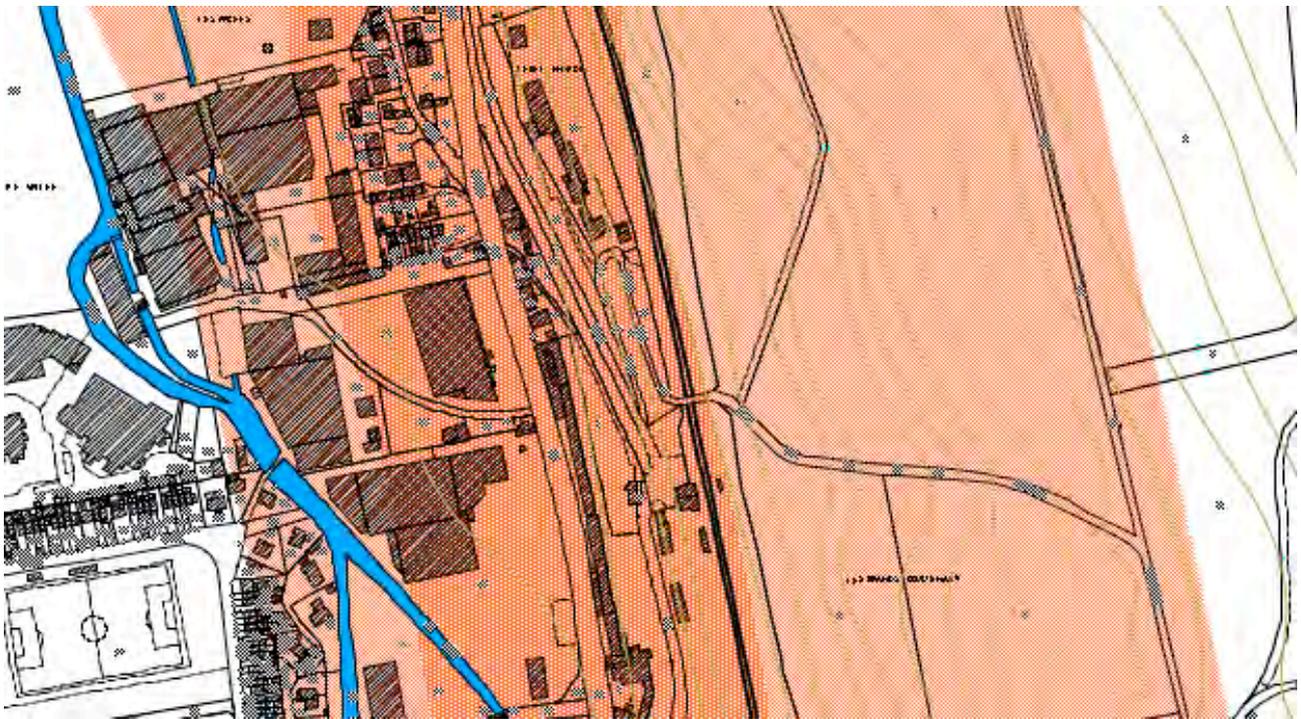
VOIES	CATEGORIES
Voie ferrée Paris – Le Havre	Catégorie 1
Route départementale 927	Catégorie 3
Route départementale 51 de la rue Jean Jaurès à la RD90	Catégorie 3
Route départementale 51 de la RD90 à la RN27	Catégorie 4

Elles sont classées en catégories au titre des arrêtés préfectoraux suivants :

- routes nationales, autoroutes et voies ferrées, arrêté du 28/02/2001
- routes départementales, arrêté du 28/05/2002
- routes communales et le reste de la voirie départementale, arrêtés du 25/03/2003

Les bâtiments à construire dans le secteur affecté par le bruit doivent s'isoler en fonction de leur exposition sonore. Seuls sont concernés, les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

L'extrait de plan ci-dessous, centré sur le site du projet, repère en rose les secteurs concernés par cette exigence de protection, liée à la proximité de la voie ferrée Rouen-Le Havre et de la route départementale 927 :



zone d'impact des voies bruyantes

2- 4- 6 – l'assainissement des eaux usées

Comme l'ensemble des équipements publics situés à proximité, le site concerné par la présente révision simplifiée est directement raccordable au réseau public d'assainissement des eaux usées, lui-même capable d'intégrer les effluents supplémentaires (peu importants).

2- 4- 7 – l'eau potable

Comme l'ensemble des équipements publics situés à proximité, le site concerné par la présente révision simplifiée est directement raccordable au réseau public d'eau potable, lui-même capable d'intégrer les besoins supplémentaires (peu importants).

2- 4- 8 – l'activité agricole

Le plan local d'urbanisme du Houleme ne présente pas de zone agricole.

Par contre, les zones naturelles (N), situées sur les coteaux, correspondent soit à des boisements, soit à des terrains utilisés par l'agriculture.

Les terrains « agricoles » situés au dessus de la gare (et du projet), sont surtout accessibles depuis des chemins situés plus en hauteur. La passerelle enjambant les voies ferrées, au niveau de la gare, n'est utilisée qu'exceptionnellement par les agriculteurs.

Par ailleurs, le terrain (et ses abords) du projet sont classés en zone urbaine par le PLU.

L'urbanisation de ce terrain n'implique aucune entrave à l'activité agricole ou diminution de cette activité.

3-1 – Le bâtiment

Le bâtiment est construit sur cinq niveaux dont le rez-de-jardin, le rez-de-chaussée au niveau de la route d'accès, un 1^{er} étage, un 2^{ème} étage et des combles.

Ce bâtiment sera réalisé à l'emplacement d'un bâtiment existant qui sera démoli.

L'entrée principale se fait depuis la rue de la Gare, au rez-de-chaussée, d'où un escalier et un ascenseur desservent les différents autres niveaux.

Le bâtiment est construit en agglomérés de ciment recouverts d'un enduit ton « pierre » ou « ocre ».

Il est couvert d'une toiture à la Mansard en zinc prépatiné.

Les fenêtres sont en aluminium teinte « gris ».

Les garde-corps des balcons sont de teinte « noir »

PROPOSITION

ANGLE DE VUE 1



Ci-contre une première proposition d'angle de vue, avec pré-rendu couleur.

- Plusieurs questions se posent afin de préciser l'agencement et les textures, voir page suivante.

IMAGE DE SYNTHÈSE
Rég. : ID/201105004

(+) IDENTITÉ VISUELLE

+33 (0)1 55 69 10 34 | www.idoepus.fr

18/09/2011

3-2 – Le parc de stationnement automobile

Le parc de stationnement est implanté sur une terrasse située en contrebas du chemin de la Station, et comprend 48 places.

Comme il n'est pas suffisamment grand, 14 places sont créées par installation de parkings mécanisés en superposition.

Sa surface est formée en dalles drainantes de type « evergreen ».

3-3 – La gestion des eaux pluviales

La partie étanchée du projet ne correspond qu'au bâtiment, dont les eaux de toitures sont envoyées vers une citerne pompier. Un trop plein de cette citerne s'évacue vers un bassin d'infiltration.

4 – Choix retenus pour établir le projet de révision simplifiée en indiquant les motifs des règles que la révision simplifiée du POS impose

Plusieurs prescriptions du plan local d'urbanisme existant font obstacle à l'autorisation de réalisation du projet. Ces prescriptions sont ici analysées pour que soient proposés des évolutions permettant d'autoriser le projet

4-1 – la suppression d'un Espace Boisé Classé (EBC)

La parcelle occupée par le projet objet de la présente révision simplifiée est concernée, dans le plan local d'urbanisme du Houllme, par un Espace Boisé Classé .

Cette description empêche évidemment la réalisation du projet.

Comme cela a été vu à l'article 2-4-1 de la présente notice de présentation, les Espaces Boisés Classés résultent de l'analyse du paysage, car ils participent, au-dessus d'une certaine hauteur, à l'écrin boisé qui domine la commune et forme l'arrière plan de toute vue panoramique.

Sur le coteau est, où est situé le projet objet de la présente révision simplifiée, cette ligne d'orée des boisements se situe au-dessus de la voie ferrée.

Au dessous de cette voie, il existe plusieurs boisements plus petits en surface, ne participant pas de manière aussi systématique aux caractéristiques du paysage. Ils ont été classés en tant qu'Espaces Boisés Classés, non plus du fait de leur seule présence, mais en fonction de leur qualité intrinsèque.

C'est le cas de certains alignements d'arbres de qualité ; c'est également le cas de quelques boisements.

Le boisement concernant la parcelle occupée par le projet n'est en réalité que la forme spontanée de l'évolution d'un ancien jardin délaissé, envahi par des espèces végétales rudérales, et ne peut être vraiment qualifié pour sa qualité propre.

Il est donc possible de le supprimer, ce qui permettra la réalisation du projet.

A noter que l'alignement d'arbres voisin, situé sur la parcelle voisine longeant le chemin de la Station, n'est pas supprimé.

4-2 – la simplification des explications relatives aux aires de stationnement

Le règlement de la zone U du plan local d'urbanisme du Houllme prescrit la réalisation de deux places de stationnement pour les constructions à usage d'habitat, et un nombre de places adapté sur la base minimale d'une place par 50m² de SHON pour les autres constructions et installations (articles U12.1 et U12.2).

Il prescrit également que chaque garage fermé devra être dimensionné pour stationner 2 vélos pour chaque voiture qu'il peut contenir (article U12.3).

Il autorise, enfin, l'aménagement sur un autre terrain, dans certaines conditions de distance et de surface, des places de stationnement qui feraient défaut (article 12.4) :

- cet autre terrain doit être situé à moins de 300m du projet
- la surface à prendre en compte est de 25m² par place, y compris les accès.

La rédaction de l'article 12.4 peut laisser penser que la surface à prendre en compte par place s'applique à tous les parcs de stationnement, y compris ceux qui sont situés sur la parcelle de l'opération, ce qui n'est pas

l'objectif, alors que cette précision, intégrée à l'article 12.4, ne vise qu'à mieux définir les conditions d'un accord sur la réalisation d'un parc de stationnement hors site.

Pour éviter tout malentendu, et ceci s'effectuant donc à droit constant, la phrase « la surface à prendre en compte pour les parcs de stationnement est de 25m² par place, y compris les accès » sera remplacée par « la surface à prendre en compte pour ces parcs de stationnement complémentaires est de 25m² par place, y compris les accès », sans espace avec le début de l'écriture de l'article U12.4.

5 – Evaluation des incidences du projet sur l'environnement et manière dont il prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur

5-1 – Paysage

Il a bien été précisé, à l'article 1-4-1 que les Espaces Boisés Classés étaient essentiellement justifiés, du point de vue du paysage, par la participation essentielle de ces boisements importants situés sur les coteaux, dès lors qu'ils existaient au-dessus de la ligne d'urbanisation existante, aux différents points de vue. Dans ces conditions, ils forment un écrin en arrière plan.

En ce qui concerne les coteaux est, cette ligne d'urbanisation correspond à la ligne de chemin de fer.

Au-dessous de cette ligne, les espaces boisés classés sont justifiés, soit par des alignements d'arbres contribuant à la structuration du paysage, soit par la qualité des arbres.

La présente révision simplifiée n'entraîne aucune suppression d'un Espace Boisé Classé relatif à un alignement d'arbres.

Elle fait par contre le constat que la végétation figurant sur la parcelle du projet, objet de la révision simplifiée, issue de l'abandon d'un ancien jardin, reconquis par une végétation rudérale, ne présente pas d'intérêt majeur, et qu'il n'est pas utile de la classer en Espace Boisé Classé.

Le bâtiment projeté va remplacer un bâtiment existant, et s'il est légèrement plus haut (4 niveaux au dessus de la rue de la Gare, au lieu de 3 niveaux pour le bâtiment à démolir), cette évolution ne sera pas perturbante pour le paysage, compte tenu des fortes pentes environnantes.

Les prescriptions déjà existantes en matière de plantations, telles qu'elles apparaissent sur le projet, seront de nature à compenser largement l'impact de la suppression des végétations rudérales (et en mauvais état) existantes.

5-2 – Fonctionnement urbain

Le fonctionnement urbain ne sera pas affecté par la réalisation du projet.

Par contre, par sa situation proche des commerces et services, mais surtout près de la gare, ce projet concourt à la réalisation des objectifs de diminution des déplacements « automobile ».

5-4 – La gestion des eaux pluviales

Le bilan hydraulique de la commune, effectué dans le cadre de l'élaboration du PLU, d'une part, la cartographie du SAGE, d'autre part, n'ont signalé aucun axe de ruissellement concernant le site du projet.

La gestion des eaux pluviales à la parcelle, prescrite dans le règlement du plan local d'urbanisme du Houleme, permettra d'éviter l'aggravation des ruissellements diffus qui circulent sur le coteau. En régulant l'ensemble des eaux recueillies sur le terrain du projet, la nouvelle gestion des eaux pluviales permettra même de les réduire, en comparaison de celles qui étaient rejetées par le bâtiment existant.

6 – prise en compte des prescriptions réglementaires nationales et particulières, documents supra communaux ayant des conséquences spatiales

6-1 – Le SCOT de la CREA

Le SCOT de la CREA est en cours d'élaboration, et la commune du Houlme est intégrée dans son périmètre.

Par rapport à l'ancien Schéma Directeur Rouen-Elbeuf, dont le Houlme faisait partie, les objectifs généraux du futur SCOT ne devraient pas évoluer de manière considérable en ce qui concerne le territoire de la commune.

Les orientations générales du Schéma Directeur avaient été respectées lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme du Houlme.

Les évolutions définies dans le cadre de la présente révision simplifiée ne sont pas de nature à remettre en cause cette situation.

6-2 – Prise en compte de la loi bruit du 31 décembre 1992

Le site du projet est concerné par la loi bruit du fait du classement en voie bruyante de la route départementale 927, d'une part, et de la voie ferrée Paris-Le Havre, d'autre part.

Cette situation était déjà actée dans le plan local d'urbanisme du Houlme, qui a intégré dans ses annexes celle relative à l'isolement acoustique des façades concernées.

7 – évolution du PLU – lecture comparée du PLU actuel et du PLU futur

L'évolution du PLU est simple dans la mesure où elle consiste uniquement en la suppression de l'Espace Boisé Classé figurant sur la parcelle n°7 de la section AH, correspondant à celle occupée par la présente révision simplifiée.

L'évolution du règlement, portant sur une clarification dans la rédaction de l'article U12.4, relative aux conditions de réalisation des parcs de stationnement complémentaires, qui pouvait être comprise de manière erronée en l'étendant à tous les parcs de stationnement, ne remet pas en cause les prescriptions de ce règlement.

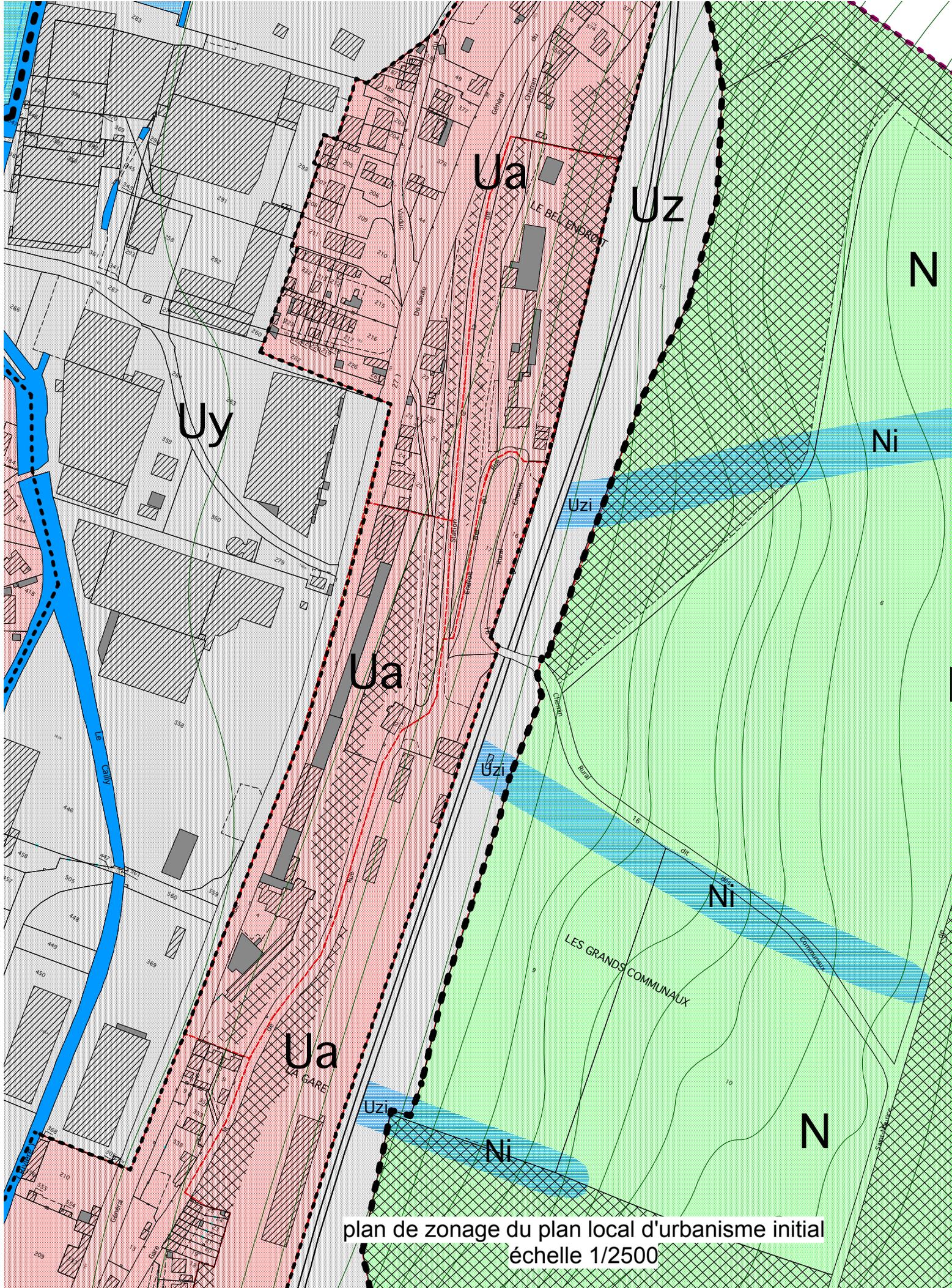
Dans ces conditions, la présente révision simplifiée du plan local d'urbanisme du Houllme se traduira par :

- l'évolution du plan de zonage telle qu'elle est présentée par des extraits focalisés sur le site du projet, sur les deux pages suivantes
- l'évolution du règlement dont l'article U12.4 dans sa rédaction initiale :

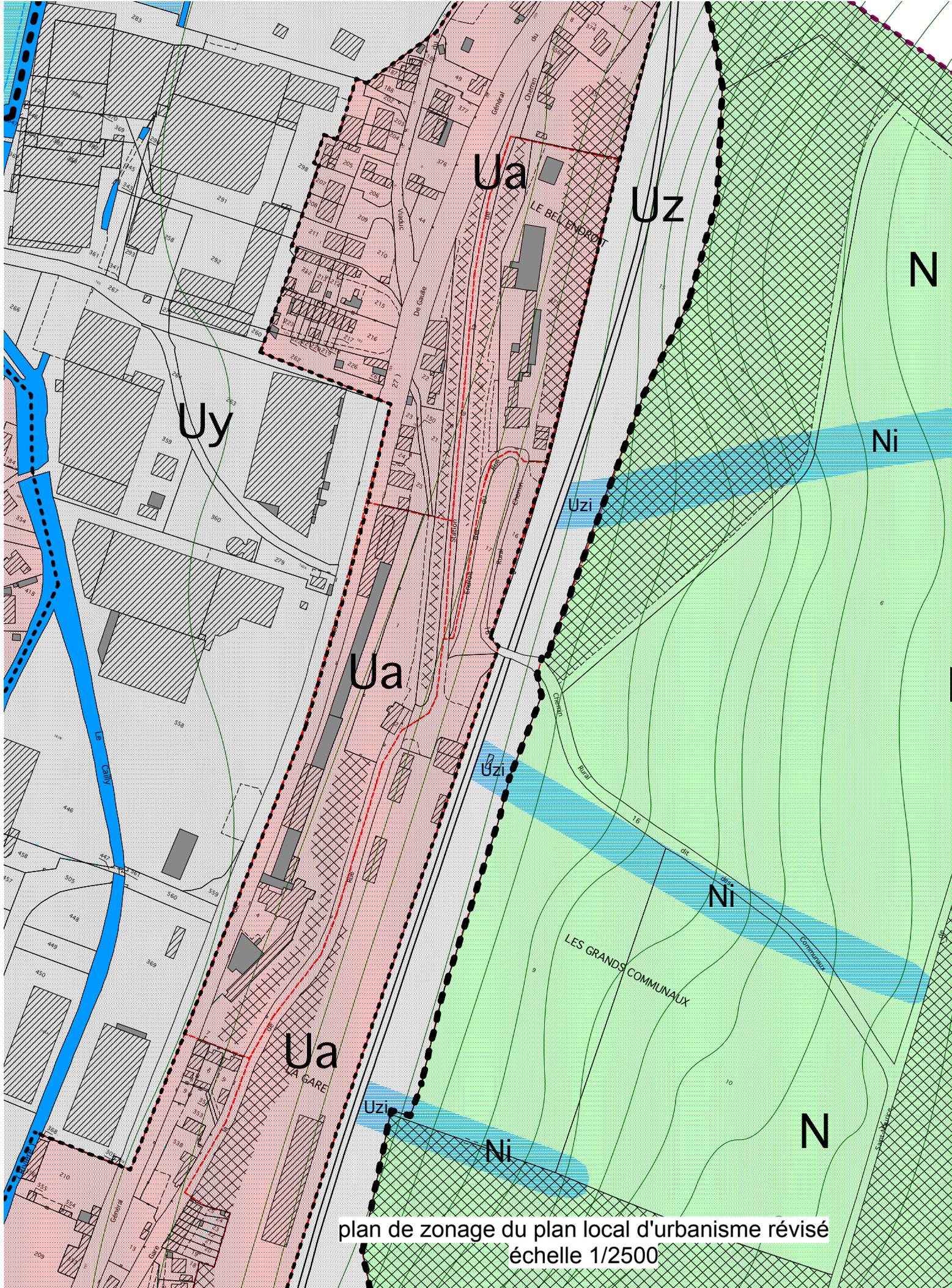
12.4 En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement automobile, le constructeur est autorisé à aménager sur un autre terrain, situé à moins de 300m du premier, les surfaces de stationnement qui lui font défaut, à condition qu'il apporte la preuve qu'il réalise ou fait réaliser les dites-places.

La surface à prendre en compte pour les parcs de stationnement est de 25m² par place, y compris les accès.
est remplacée par la rédaction suivante :

12.4 En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement automobile, le constructeur est autorisé à aménager sur un autre terrain, situé à moins de 300m du premier, les surfaces de stationnement qui lui font défaut, à condition qu'il apporte la preuve qu'il réalise ou fait réaliser les dites-places. La surface à prendre en compte pour ces parcs de stationnement complémentaires est de 25m² par place, y compris les accès.



plan de zonage du plan local d'urbanisme initial
échelle 1/2500



plan de zonage du plan local d'urbanisme révisé
échelle 1/2500