

**Révision du Plan Local d'Urbanisme  
Commune de Tourville-La-Rivière  
Département de Seine Maritime**

**Pièce 3 : « Orientations d'aménagement et de Programmation »**



<b>POS mis en révision le :</b>	<b>25 juin 2001</b>
<b>PLU arrêté le :</b>	<b>3 août 2006</b>
<b>PLU approuvé le :</b>	<b>20 novembre 2006</b>
<b>Révision simplifiée approuvée le :</b>	<b>8 juin 2009</b>
<b>Modification approuvée le :</b>	<b>8 juin 2009</b>
<b>Modification simplifiée approuvée le :</b>	<b>30 mars 2010</b>
<b>Révision simplifiée approuvée le :</b>	<b>7 Juin 2010</b>
<b>Révision du PLU prescrite le :</b>	<b>26 mars 2012</b>
<b>Révision du PLU arrêtée le :</b>	<b>24 juin 2014</b>
<b>Révision du PLU approuvée le :</b>	<b>19 décembre 2014</b>

Vu pour être annexé  
à la délibération  
en date du :  
*19 décembre 2014*

Le Maire,

**Noël LEVILLAIN**



En application de l'article L123-1-4, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

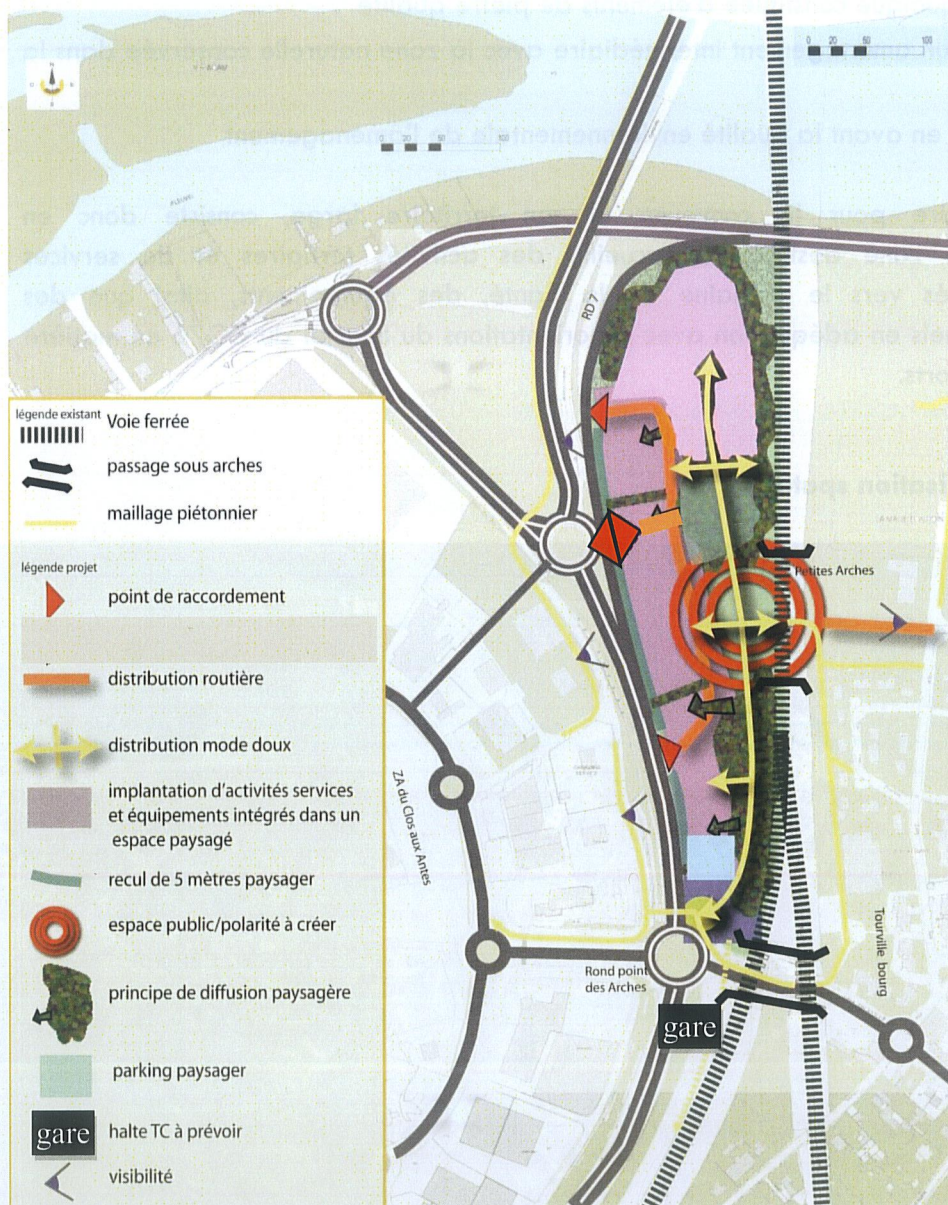
Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles prennent la forme de schémas d'aménagement composés d'un texte explicatif et d'un document graphique fournissant les informations relatives à la compréhension du projet choisi par la Municipalité.

A la différence des orientations générales figurant dans le PADD, les orientations d'aménagement sont opposables aux tiers. Tout projet de construction ou d'aménagement doit être compatible avec les orientations relatives au secteur où se situe le projet. Cette compatibilité s'apprécie lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

## « 1. Secteur dit de la Garenne »



### Contexte

Le site dit de La Garenne a été identifié comme secteur stratégique offrant de forts potentiels de développement urbain de la ville de Tourville La Rivière. Ce secteur est aujourd'hui à l'état de friche. L'orientation d'aménagement vise à réintégrer ces 5 hectares à la dynamique urbaine. La position en entrée de ville et la proximité avec le centre bourg sont des facteurs essentiels de l'interface que sa position géographique en vis-à-vis de la zone d'activités du

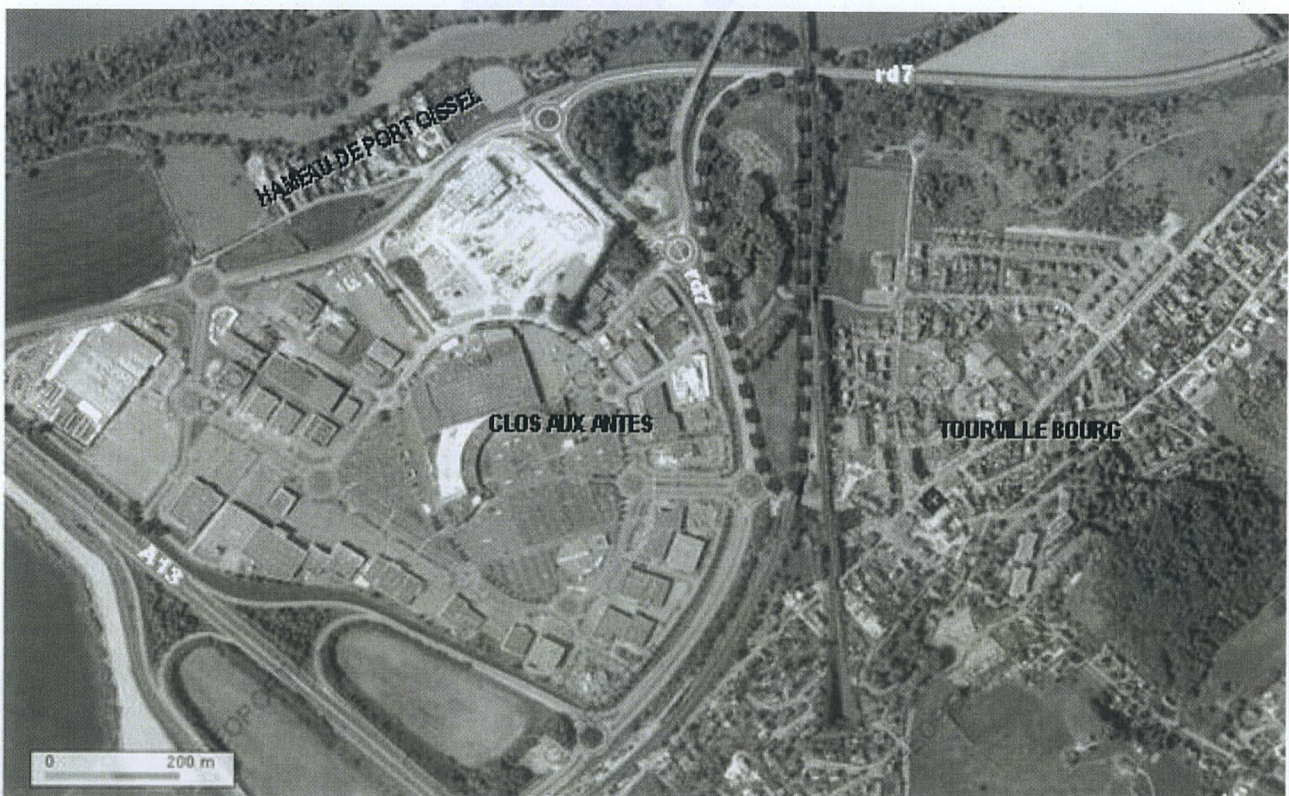
Clos aux Antes Il affichera par conséquence l'image de la ville : la qualité de l'aménagement et des équipements à venir représentent un enjeu majeur pour Tourville.

Ainsi, le projet sur le secteur est envisagé comme un aménagement dans un parc :

- afin d'assurer une transition douce avec la dominante végétale qui caractérise le site actuellement, quoique constituée d'éléments de piètre qualité
- afin d'assurer un aménagement intermédiaire avec la zone naturelle conservée dans la partie Nord
- afin de mettre en avant la qualité environnementale de l'aménagement

Le projet, d'envergure pour la commune et son territoire large, consiste donc en l'aménagement d'une zone destinée à accueillir des activités tertiaires et de services principalement orientés vers le domaine de la Santé, des équipements, ainsi que des aménagements ponctuels en adéquation avec les orientations du Scot et du CG76 en matière d'évolution des transports.

### Les principes d'organisation spatiale



## **DESCRIPTION DU SCHEMA D'AMENAGEMENT**

### **Intégration dans l'environnement urbain existant**

Le site s'étend sur un peu plus de 5 hectares. Il est positionné à un emplacement stratégique, sur un point d'entrée de ville, formalisé par la boucle de la RD7/RD13 d'un côté, et bordé par la voie ferrée de l'autre. Le site bénéficie de l'environnement des territoires qualitatifs des espaces naturels des bords de Seine et se situe aussi en avant-scène de la zone commerciale du Clos Antes.

L'aménagement ambitionne d'assurer une transition entre la partie résidentielle du bourg et le vaste ensemble commercial du Clos aux Antes. Les formes d'implantation, les formes bâties ainsi que la fluidité des distributions existantes dans la partie « traditionnelle » de la ville constituent un axe prioritaire. Les gabarits, la position en bordure de la RD en vis-à-vis de la zone commerciale des activités de plus grandes surfaces, et la densification progressive, assurent une graduation dans les rapports d'échelle entre le Clos aux Antes et le bourg.

### **La composition d'un parc paysager :**

D'autre part, et en terme d'intégration dans l'environnement naturel, le parti vise à développer une trame végétale sur l'ensemble du site. La continuité avec les bords de Seine est ainsi recherchée, ainsi que la connexion entre les diverses masses végétales du secteur comme les aménagements verts des dispositifs routiers, les talus boisés de la ligne de chemin de fer, les jardins des parcelles résidentielles du centre bourg.

Des préconisations fortes conditionnent ce parti d'aménagement d'un parc paysager :

- la plantation d'arbres de hautes tiges sur les parcelles est exigée, avec une distance de 10 mètres entre 2 arbres, et un minimum de 10 arbres par parcelle. La verticalité végétale a pour but de compenser l'obstacle vertical occasionné par la voie ferrée, surélevée par rapport au terrain naturel.
- les limites en front de rue seront constituées de haies
- les surfaces de stationnement seront regroupées sur un espace mutualisé et fortement paysager, ouvrant sur un éventuel dispositif de rétention des eaux de ruissellement. Le traitement de sol consistera en matériaux permettant l'infiltration de la pluie. La répartition des stationnements évitera l'effet de « nappe de parking »
- la marge de recul des implantations bâties par rapport à la RD7 sera végétalisée.
- des linéaires d'arbres séquenceront la bande le long de la RD7, de manière à prolonger l'élément végétal et affirmer le parti d'aménagement.
- 20 % des espaces libres seront réalisés en pleine terre.

### **La vocation environnementale du projet :**

L'axe de ruissellement existant est conservé, et sera plantée. Cette noue traverse le site depuis les Petites Arches jusqu'au fossé le long de la RD7. D'autre part, la vocation environnementale

du site appelle à envisager une gestion naturelle des eaux de pluie. Un bassin de rétention est prévu au pied de la ligne de chemin de fer, pouvant se connecter à la noue d'écoulement.

Les surfaces imperméabilisées seront réduites aux espaces nécessaires au fonctionnement des activités et à la distribution du site.

L'intégration des installations devra prendre en compte un impact visuel minimal. La hauteur maximum du bâti sera de 14m.

### **Accessibilité et desserte interne**

La zone sera structurée par un axe nord/sud. La zone d'activités et d'équipements sera accessible depuis la RD7 par une entrée à proximité du rond point des Arches. La sortie se fera par le nord, sur le bypass actuel de la RD7.

Une réserve foncière est prévue pour un éventuel raccordement au giratoire.

La zone sera également- et prioritairement- accessible par des liaisons piétonnes se développant sur l'ensemble du site, et mettant en connexion les différentes entités. Ces liaisons douces relieront le centre bourg et la zone d'activités commerciales du Clos Antes, en prolongeant des chemins naturels, ou préexistants. Pour des questions de sécurité, la traversée piétonne de la RD 7 se concentre au niveau du giratoire des Arches.

### **Le fonctionnement du site**

Les fonctions se répartissent selon :

- La nécessaire position en « vitrine » des activités commerciales et de services, bénéficiant de l'attractivité du centre commercial et de la visibilité depuis la RD et les axes routiers environnants
- Le regroupement des équipements au cœur du site, facilement accessibles à pied.
- La constitution d'un espace central, fédérateur de rencontres, repère depuis le centre bourg.
- Les aires dédiées aux camping-cars et au covoiturage situées en connexion direct avec les systèmes de transport collectif, et implantées en deca des activités commerciales, de services et d'équipement afin d'assurer leur fonctionnement autonome.

### **DISPOSITIONS RELATIVES A LA LOI BARNIER**

Situé en bordure de la RD7, classée axe à grande circulation, le site serait partiellement concerné par l'application des dispositions de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, issu de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (loi Barnier).

L'article L111-1-4 pose en effet le principe de l'inconstructibilité à l'intérieur d'une bande de 75 mètres de part et d'autre de la RD7.

Cependant « le Plan Local d'Urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

L'ambition en termes de qualité du projet permet de répondre aux exigences de la loi.

## **Prise en compte de la sécurité routière**

### Accès au site

Les activités et équipements seront distribués depuis la RD7 pour les véhicules motorisés selon une seule voirie interne. Cette rue sera accessible par une entrée en sens unique (en partie sud du site), mobilisant une bande de ralentissement de 30 mètres de longueur, selon les préconisations des services de la Direction des Routes du Département. La décélération sera ainsi effective avant la pénétration dans le site. L'aire de covoiturage et la halte-service à destination des camping-cars sont directement accessibles depuis cette entrée, et leur visibilité immédiate.

La sortie principale du parc de la Garenne se fera en premier lieu par une liaison sur le Rond Point dit du Pont D'Oissel qui sera aussi une voie d'entrée de la zone. La sortie en partie Nord de la zone en direction de Tourville / hameau du Hamel et des villes des coteaux de la Seine, et plus loin vers Rouen par la RD 6015 constitue une sortie complémentaire du parc de La Garenne

Une liaison essentiellement piétonne est envisagée entre le futur secteur d'activité et la rue Emile Zola, de l'autre côté de la voie de chemin de fer pour rejoindre le centre bourg.

## **Prise en compte des nuisances**

La zone est destinée à recevoir des équipements et des activités tertiaires à vocation de pôle santé qui n'engendrent pas de fortes nuisances sonores. L'habitat est exclu du secteur.

En raison de l'exposition au bruit du trafic sur les voies, les constructions à destination d'habitat ont été interdites dans le sous secteur Ub2. La crèche, équipement pour lequel les nuisances sonores ont un impact à prendre en compte, est quant à elle, implantée au plus près de la limite opposée, du côté de la voie ferrée, tout en respectant le recul d'inconstructibilité de 40 mètres imposé par la voie de chemin de fer et fixé par le règlement de la zone Ub du PLU.

Par ailleurs, les activités tertiaires et équipements créés ne produiront pas de nouvelles nuisances sur le secteur. L'aire de covoiturage, localisée en partie sud du site, ne produira des nuisances qu'au titre de son usage intrinsèque, c'est-à-dire une rotation de véhicules le matin et le soir en majeure partie. Afin de limiter l'impact sur les autres activités et sur les espaces voisins, le parking affecté à cette fonction est isolé des autres espaces et bénéficie d'un accès direct depuis l'entrée du site, afin de faciliter son fonctionnement autonome.

En terme d'impact sur le paysage, un aménagement des limites nord de la zone permet d'utiliser l'élément végétal comme apport qualitatif tout d'abord, comme écran en second lieu, sur les zones de parking notamment.

A noter enfin que si la commune est couverte par un Plan de Prévention des risques d'inondation approuvé en Avril 2001, la zone n'est pas concernée par ce risque.

## **Prise en compte de la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages**

L'un des grands enjeux de la zone est la qualité de l'environnement qu'elle va créer. En effet, elle constitue une des entrées majeures de la ville et affiche, à ce titre, l'image de celle-ci. Elle constitue par ailleurs l'interface entre le centre ville et la zone d'activité.

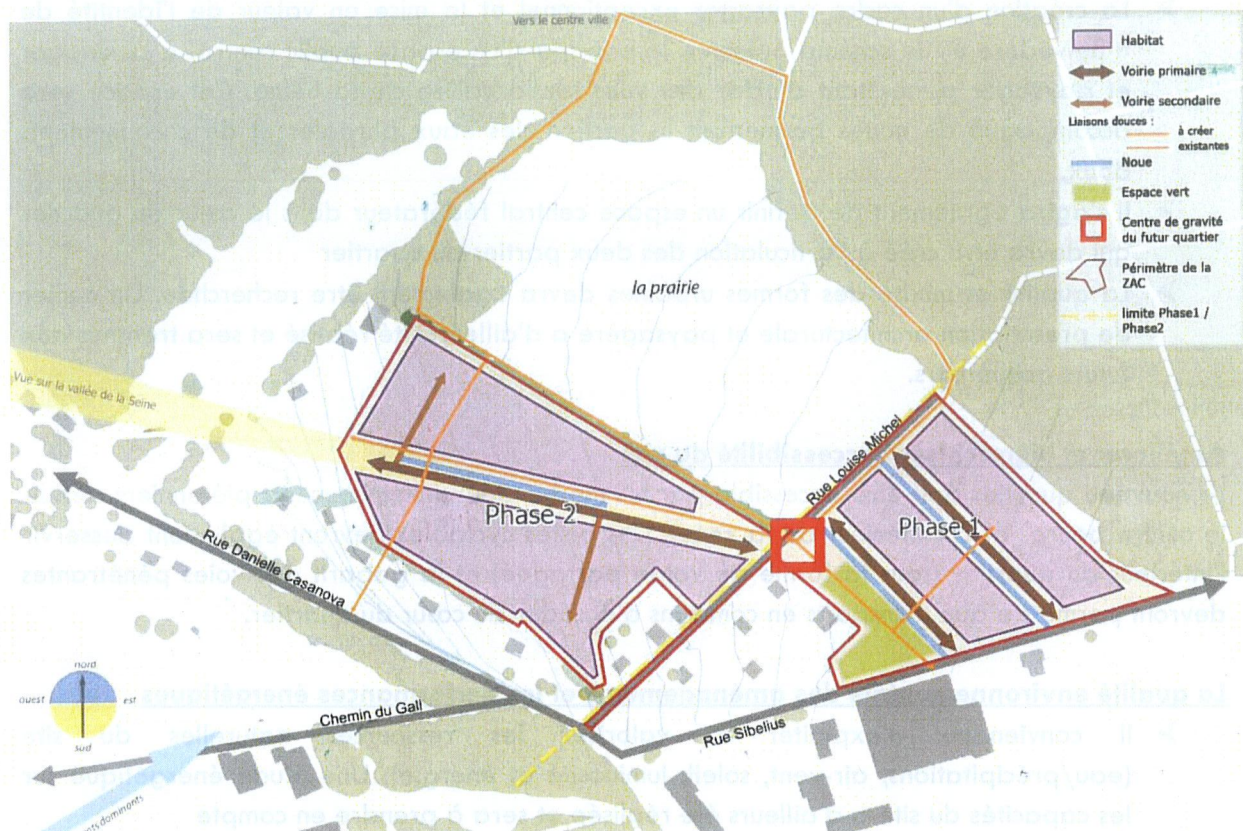
Selon le schéma d'aménagement développé, la qualité urbaine, architecturale et paysagère de la zone repose sur une attention particulière des aménagements apportés tant à l'intérieur de la zone qu'aux abords de la RD7.

Les bâtiments s'implanteront avec un recul de 5 mètres minimum sur la RD7. Les activités d'une surface bâtie entre 500m<sup>2</sup> et 2000m<sup>2</sup>, bénéficieront d'une visibilité large depuis la route départementale et depuis la zone d'activités du Clos aux Antes, en vis-à-vis. Les gabarits et formes des constructions sont appelés à faire le parallèle entre les volumes (parfois monumentaux) du Clos aux Antes, et les dimensions d'échelle de village du bourg voisin.

Aussi, l'insertion du secteur en zone Ub2 au plan de zonage du PLU garantit la prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages, puisque le caractère de zone précise développer « **des caractéristiques architecturales et paysagères de qualité dans la continuité du patrimoine ancien du centre. Des prescriptions particulières y sont édictées en lien avec sa position d'entrée de ville afin de développer un effet vitrine.** ». D'autre part, les aires de stationnements de surface importante seront mutualisées et aménagées dans un espace planté et partiellement engazonné, et peu visible depuis l'extérieur du site.



## « 2. Secteur du Bois Bocquet »



### Programmation

La mixité du programme d'habitat permettra de répondre aux besoins des habitants de Tourville La Rivière à moyenne échéance. Il s'agit de créer une centaine de logements sur le quartier répartis de façon à répondre notamment aux besoins notamment exprimés dans le programme local de l'habitat de La CREA soit de l'ordre de :

- 40% d'accèsion libre
- 30% d'accèsion à cout maîtrisé permettant l'accueil de jeunes ménages primo accédant
- 30% de logements locatifs

L'échéancier du projet prévoit deux phases de réalisation : partie Est et partie Ouest qui seront commercialisées de façon échelonnées dans le temps. L'urbanisation de ce site ne s'effectuant pas à court terme mais dans un horizon 5-10 pour la première phase et au-delà des 10 ans pour la deuxième phase.

### Les objectifs et orientations du projet à prendre en compte dans la conception du quartier :

#### L'identité :

- Le changement d'image du site du Bois Bocquet : il s'agit de reconverter un site anciennement industriel et artisanal en un quartier de ville en première périphérie du centre bourg
- L'accroche urbaine du futur quartier au centre ville de Tourville La Rivière et la lisibilité du futur quartier. L'accroche entre le quartier et la rue D. Casanova devra faire l'objet

d'une attention particulière au niveau de l'aménagement et de l'accessibilité tous modes.

- La création d'un cadre paysager exceptionnel et la mise en valeur de l'identité de « Belvédère » : le schéma présente le principe d'un espace public central à aménager et paysager permettant d'offrir des vues sur la vallée de la Seine. Cet espace sera accompagné de noues permettant la gestion des eaux pluviales et de cheminements doux,
- Il s'agira également de définir un espace central fédérateur dans le cœur du quartier qui devra être créé à l'articulation des deux parties du quartier
- La qualité et mixité des formes urbaines devra également être recherchée. Un cahier de prescription architecturale et paysagère a d'ailleurs été réalisé et sera transmis aux futurs acquéreurs.

### **Améliorer et hiérarchiser l'accessibilité du site**

Le nouveau quartier doit être accessible par les modes doux (cheminements piétonniers depuis le centre bourg et à l'intérieur de la zone). Des pistes cyclables devront également desservir l'intérieur du quartier (sous la forme de voirie partagée) et le gabarit des voies pénétrantes devront permettre aux transports en communs d'accéder au cœur du quartier.

### **La qualité environnementale des aménagements et les performances énergétiques**

- Il conviendra d'exploiter et valoriser les ressources naturelles du site (eau/précipitations, air-vent, soleil, luminosité et énergie). Une étude énergétique sur les capacités du site a d'ailleurs été réalisée et sera à prendre en compte
- Préférer les orientations des faitages Sud/Sud Ouest afin de faciliter les apports passifs
- Placer la performance énergétique de l'opération d'ensemble et des bâtiments qui la composent au cœur du programme
- Compte tenu du contexte local, le meilleur compromis entre les coûts et l'impact sur l'environnement du système de chauffage est la mise en place de chaudières à granulés bois
- Mise en valeur des structures paysagères présentes et à proximité (forêt et prairie au nord de l'opération)

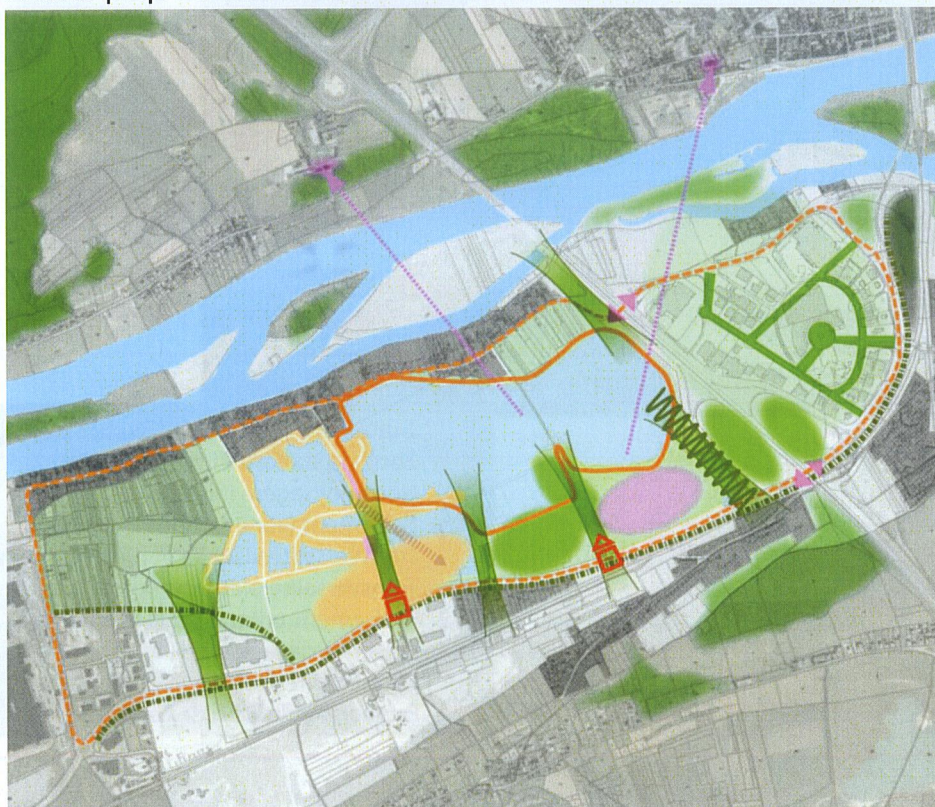
### **Réseaux**

- Sur le périmètre relatif à la Phase 1, il n'existe pas de réseaux d'eaux pluviales à proximité. Les eaux pluviales générées par la pluie centennale la plus pénalisante devront donc être prioritairement infiltrées à l'échelle de l'opération car le réseau en aval rue Casanova est surchargé par temps de pluie. Si les capacités d'infiltration du sol sont trop restrictives, le raccordement au réseau d'eaux pluviales situé rue Casanova en aval de l'intersection avec la rue du 19 mars 1962 pourra être autorisé à un débit limité à litre par seconde et par hectare aménagé. Cette solution nécessitera une extension du réseau de 400ml environ à charge de l'aménageur.
- Sur le périmètre relatif à la Phase 2, l'infiltration devra aussi être privilégiée. Si les capacités d'infiltration du sol sont trop restrictives, le raccordement au réseau d'eaux pluviales situé rue du 19 mars 1962 pourra être autorisé à un débit limité à litre par seconde et par hectare aménagé

### « 3. Secteur des Béguines »

#### Enjeux d'aménagement à l'échelle de la Vallée

Le secteur est situé en entrée d'Agglomération de la CREA, le long de l'autoroute et au sein de la vallée de la Seine. Dans un tel paysage, son urbanisation est par conséquent délicate du fait d'importantes visibilités et nuisances. L'objectif est de réussir l'intégration d'une urbanisation raisonnée et adaptée et de valoriser et dynamiser l'ensemble de la Vallée de la base de Bédanne jusqu'au Clos des Antes.



#### **Les enjeux consistent à :**

- Valoriser le paysage de fond de vallée :
  - en préservant des vues sur les plans d'eau et les coteaux boisés
  - en créant une trame structurante verte et bleue de grande qualité et au traitement homogène entre la ZA du Clos des Antes et Renault Cléon
- Créer deux grandes boucles de promenade : l'une autour du plan d'eau et l'autre entre les 2 pôles d'attractivités économiques
- Favoriser la synergie des nouvelles fonctions du site :
  - en étendant la base de Loisirs de Bédanne au sud, avec une visibilité depuis la RD7
  - en aménageant un parc paysager environnemental, attractif en termes de tourisme
  - en créant un parc de loisirs, tournés « verts » ou un secteur lié à l'hébergement de plein air
- Intégrer dans les aménagements les contraintes à l'urbanisation :
  - La ligne à H.T
  - Les secteurs de PPRI ne touchant pas directement le secteur des Béguines mais les zones de carrières limitrophes
  - Les possibilités de raccordements aux réseaux
- Prévoir la restructuration et la dynamisation de la ZAC du Clos des Antes

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR DES BEGUINES



### Programmation d'aménagement











Sur le secteur des béguines, seuls sont autorisés les hébergements touristiques, les activités nautiques et les activités liées aux loisirs et récréatives. L'architecture des constructions devra être de grande qualité, avec des façades sobres, préférentiellement en bois et des toitures terrasses ou mono-pente. Des structures extérieures de jeux sont autorisées. La réalisation d'un signal « vertical » peut être envisagée.

Les activités les plus appropriées semblent être celles qui s'inscrivent en complémentarité de la Base de Loisirs de Bédanne, à savoir et par exemple :

- l'hébergement touristique au travers de petites structures type Eco-bungalows,
- l'aménagement d'un parc urbain à visée environnementale au niveau de la zone rouge du PPRI. A ce sujet, il est important de considérer la zone rouge du PPRI comme un secteur potentiel d'aménagement, à condition de respecter les prescriptions. Le rôle d'expansion des crues doit impérativement être maintenu ;
- des chemins de randonnées, l'extension de la plage et des activités liés au nautisme ou à la pêche,... La zone d'exploitation actuelle des carrières est certainement la plus appropriée pour cette extension, il convient que les aménagements projetés et les propositions de remise en état du site soient concertés. Actuellement, la base de loisirs de Bédanne est en impasse, cette configuration n'est pas optimale, il serait intéressant de réfléchir à un bouclage piéton et cyclable autour des plans d'eau (le remblaiement d'une partie, en concertation avec le carrier).
- Les bords de berges devront également être aménagés afin de présenter les pentes adaptées à la constitution d'une plage. La visibilité de la base de Loisirs de Bédanne doit être améliorée, actuellement elle est peu perceptible (depuis la RD7 et le tissu urbain) et répond essentiellement à des usages locaux (association, écoles, ...).
- En conclusion, il convient d'envisager l'aménagement du Secteur des Béguines dans un schéma d'ensemble du fond de vallée. De plus, afin d'anticiper l'insertion des projets bâtis, il est fortement recommandé de prévoir préalablement la constitution d'une trame verte très structurante, garantissant l'intégration des projets et la préservation des vues sur le fond de vallée. L'enjeu est d'éviter des coups-partis et de bien anticiper le devenir du site et de fonder les prochains projets sur la richesse paysagère de fond de vallée.
- L'impression de rupture générée par la présence de l'autoroute doit être appréhendée en aménageant les 2 zones en friches comprises entre l'infrastructure et les échangeurs : un aménagement paysager structurant pourrait réduire l'impression de distance entre le Clos des Antes et le site des Béguines. Un accord avec la SAPN doit par conséquent être envisagé, en complément du projet de co-voiturage.

Le secteur est actuellement en zone d'assainissement non collectif. Cependant, sous réserve que le projet de développement soit en adéquation avec les capacités du réseau d'eaux usées aval, un raccordement par refoulement au réseau collectif situé à 200 mètres environ le long de la RD7 pourra être étudié

## Principes d'aménagement

-  Une bande paysagère sera aménagée le long de l'étang, afin de laisser cet espace public accessible à tous et de recueillir les eaux pluviales du secteur des Béguines. Sa largeur sera d'un minimum de 75m.
-  Le stationnement n'est autorisé qu'à condition d'être intégré au travers d'un dispositif paysager, jouant un rôle de filtre, le long de la RD7 dans une bande d'une largeur de 50m. Toutefois, le secteur des Béguines sera accessible à la voiture, mais ce de manière ponctuelle.
-  Le talus le long de la RD7 sera remanié et largement planté, afin de conserver sa fonction hydraulique et de gérer de manière qualitative l'interface entre la zone des Béguines et la RD7.
-  Un boisement d'une largeur moyenne de 100m sera créé en interface entre la zone des Béguines et les voies d'échangeurs de l'Autoroute. Cette condition est indispensable.
-  Une large bande paysagère, d'un minimum de 60m, sera aménagée sur la limite Ouest du secteur des Béguines, afin d'offrir une belle « respiration » sur le grand paysage.
-  Des transversalités visuelles et piétonnes seront aménagées d'une largeur minimale de 15m entre la RD et l'étang, afin de conserver des vues sur les coteaux, d'être le support à la promenade et de recueillir les eaux pluviales par une gestion en hydraulique douce.
-  L'accès automobile du secteur des Béguines sera réalisé par un unique croisement sur la RD7.
-  Les zones bâties devront être réalisées en dehors de la bande d'inconstructibilité liée à la présence de la ligne à Haute Tension.
-  Le long de la RD7, l'alignement d'arbres pourra être conservé ou un dispositif planté d'arbres et d'arbustes devra être proposé.
-  Une boucle de promenade, faisant le tour de l'étang, devra être réalisée.



