

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PLAN LOCAL D'URBANISME - PLU

VERSION APPROUVÉE

COMMUNE DE BERNEVAL-LE-GRAND

MODIFICATION SIMPLIFIEE N°3

APPROBATION : 29 SEPTEMBRE 2026

La loi SRU, qui a institué les Plans Locaux d'Urbanisme, a largement mis en avant la notion de projet qui se concrétise notamment par les Orientations d'Aménagement et de Programmation. La loi ENE renforce cette thématique avec un volet programmation.
Cet outil constitue un atout essentiel pour les communes qui n'ont pas de capacité à maîtriser le foncier. En effet, elles permettent de spatialiser et de rendre opérationnelles les intentions affichées par la collectivité dans le Projet d'Aménagement de Développement Durables du PLU. Sous forme de schémas, elles donnent les grands principes d'aménagement sans figer les possibilités d'évolution des futures réalisations.

I. GENERALITES - PRINCIPES DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

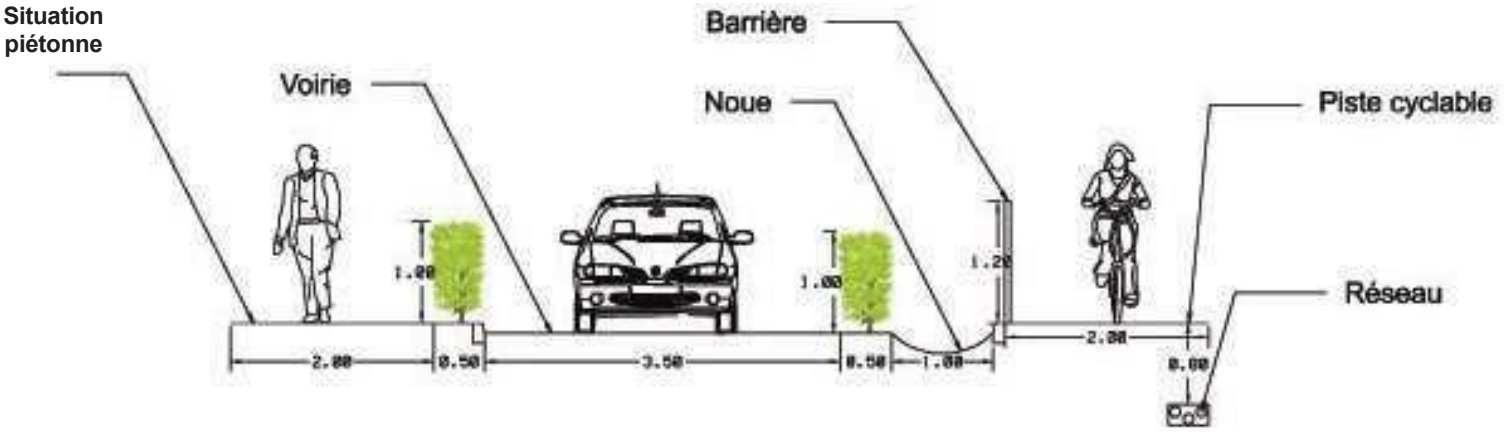
Architecture et réglementation

Toutes les constructions devront respecter le style régional ou prendre le parti architectural du bio-climatisme.
Les matériaux devront être naturels et locaux.
Les constructions seront à énergie passive ou positive.

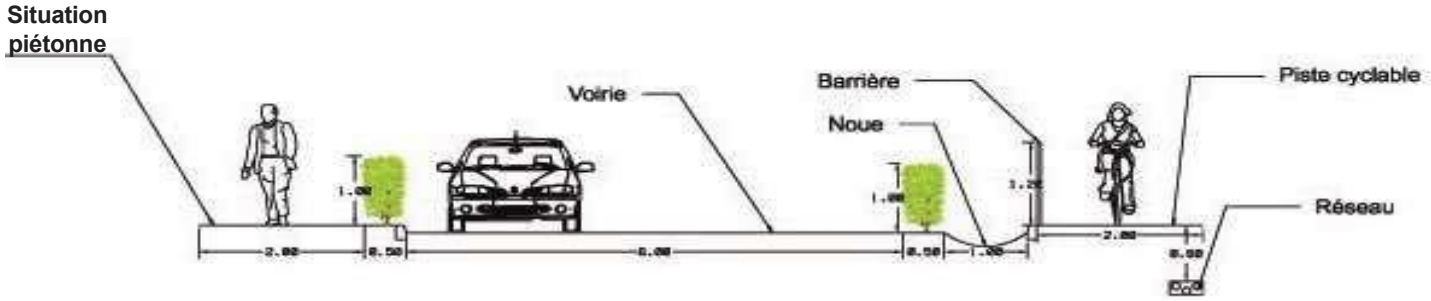
Voies de circulation

- Ces voies présenteront des courbes harmonieuses qui ralentiront la vitesse et raccourciront le champ de vision,
- En fonction des besoins des projets, des pistes cyclables de 2 mètres de largeur pourront être créées le long de chaque voie de circulation et séparée de la voie de circulation par une haie végétale,
- Création de liaisons douces inter-quartiers,
- Les matériaux drainants seront privilégiés,

EXEMPLE DE VOIRIE DE 3,50 mètres



EXEMPLE DE VOIRIE DE 6 mètres



Réseaux :

- L'ensemble des réseaux sera situé sous les trottoirs.
- Une gaine restera en attente pour un usage futur, elle desservira chaque parcelle.

Accessibilité, stationnement

- Les aires de stationnement collectives devront prévoir des places handicapées.
- Chaque parcelle sera munie de deux places de parking accessibles depuis la rue.

Energie

Des moyens de chauffage pourront être étudiés suivant les éléments suivants, liste non exhaustive :

- Chauffe-eau solaire individuel par panneaux solaires,
- Chauffage à Energie Renouvelable (ENR),
- Toiture photovoltaïque,
- Système de chauffage par géothermie,
- Compteurs individuels : eau, électricité, chauffage,
- Isolation par l'extérieur,
- Ventilation double flux
- L'orientation de toutes les constructions permettra de profiter au mieux de l'ensoleillement
- Eclairage public : basse consommation, programmable,

Pollution lumineuse

La pollution lumineuse est une forme de pollution physique qui affecte les organismes (que ce soit la faune ou l'homme) et le ciel puisque celui-ci se pare d'un halo orangeâtre qui voile les étoiles. La lutte contre la pollution lumineuse a donc pour objectif de protéger la biodiversité, les cieux étoilés ainsi que la qualité de vie (et de sommeil) du voisinage. En outre, les actions qui visent à réduire cette pollution concourent aussi à réduire la facture énergétique et les émissions de CO2. *(source : Futura-Environnement)*

Pour réduire la pollution lumineuse que l'on produit, il faut diminuer la quantité de lumière projetée (nombre de sources lumineuses, puissance) et limiter la propagation de la lumière

Plusieurs actions peuvent être mises en place :

- Eclairage public ou extérieur :
  - choisir certains types d'ampoules moins nocives pour la faune,
  - éviter que les lampes soient orientées vers le ciel
  - favoriser un éclairage programmable à certaines heures uniquement.

- Bâtiments :
  - éteindre systématiquement les lumières inutiles quand l'on quitte une pièce,
  - réduire la puissance des ampoules quand c'est possible,
  - installer des régulateurs comme des minuteries ou des détecteurs de présence,
  - fermer les stores ou les volets des pièces éclairées (même de simples voiles blancs atténuent l'émission de lumière polarisée).

Traitement des déchets, eaux pluviales, …, liste non exhaustive

- Des composteurs pourront être installés par parcelle, leur taille sera adaptée au nombre d'habitants,
- Des systèmes économiseurs d'eau seront posés sur les robinetteries,
- La réutilisation des eaux de pluie et des eaux grises pour les toilettes et équipements électroménagers, sera étudiée, avec la pose d'un 2ème compteur,
- Gestion des eaux pluviales sur l'ensemble de l'opération / création de noues longeant les voiries internes.
- En tout état, les équipements de compostage ou de récupération des eaux pluviales devront être installés dans une logique de dissimulation depuis l'espace public afin de préserver la qualité paysagère des lieux.

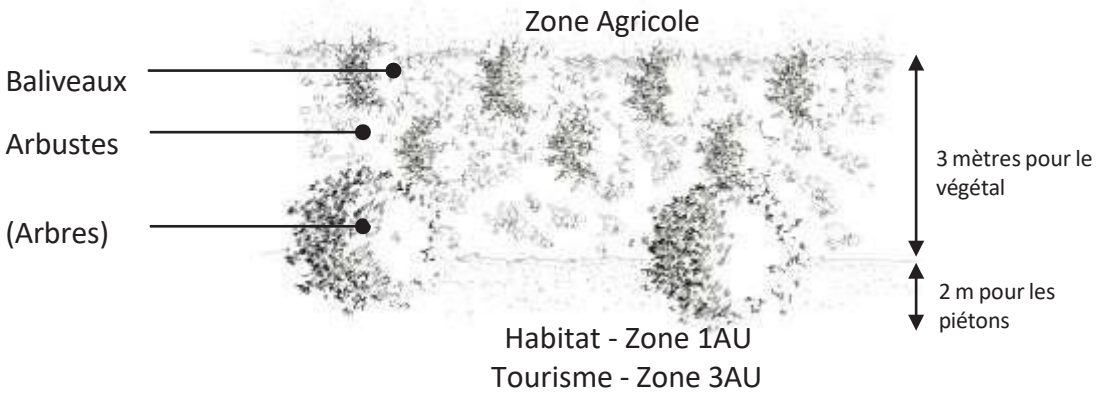
Végétalisation

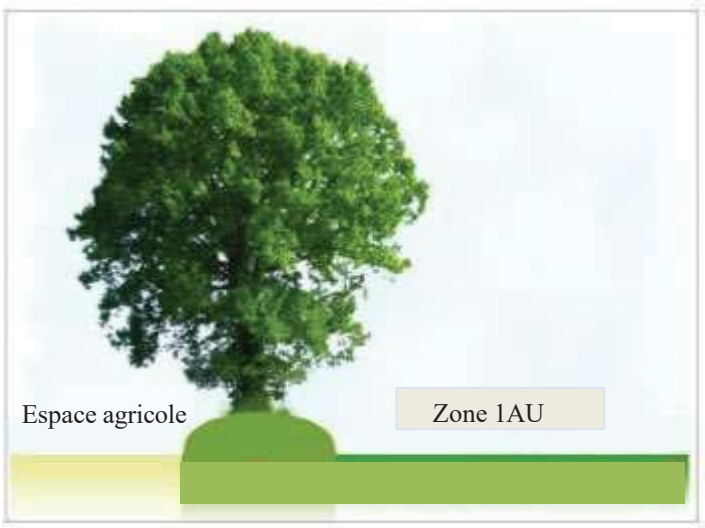
- Végétalisation des futures zones urbanisées, notamment en accompagnement des voiries.
- Gestion des eaux pluviales sur l'ensemble de l'opération / intégration dans des noues longeant les voiries internes.

Gestion de l'interface zone bâtie à vocation d'habitat / zone agricole

- Création d'une ceinture verte, pouvant être accompagnée de cheminements piétonniers, en limite d'urbanisation.

PRINCIPE DE LA CEINTURE VERTE





Création d'un talus planté en limite avec l'espace agricole : un talus planté, situé en limite des zones 1AU, devra être créé pour maintenir une coupure avec l'espace agricole et le camping municipal.

Dans le PLU de BERNEVAL LE GRAND, des orientations d'aménagement et de programmation ont été réfléchies suivant une logique du territoire et de fonctionnement des pôles construits, mais également dans le respect des objectifs communaux.

II. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION RELATIVES AUX ZONES 1AU

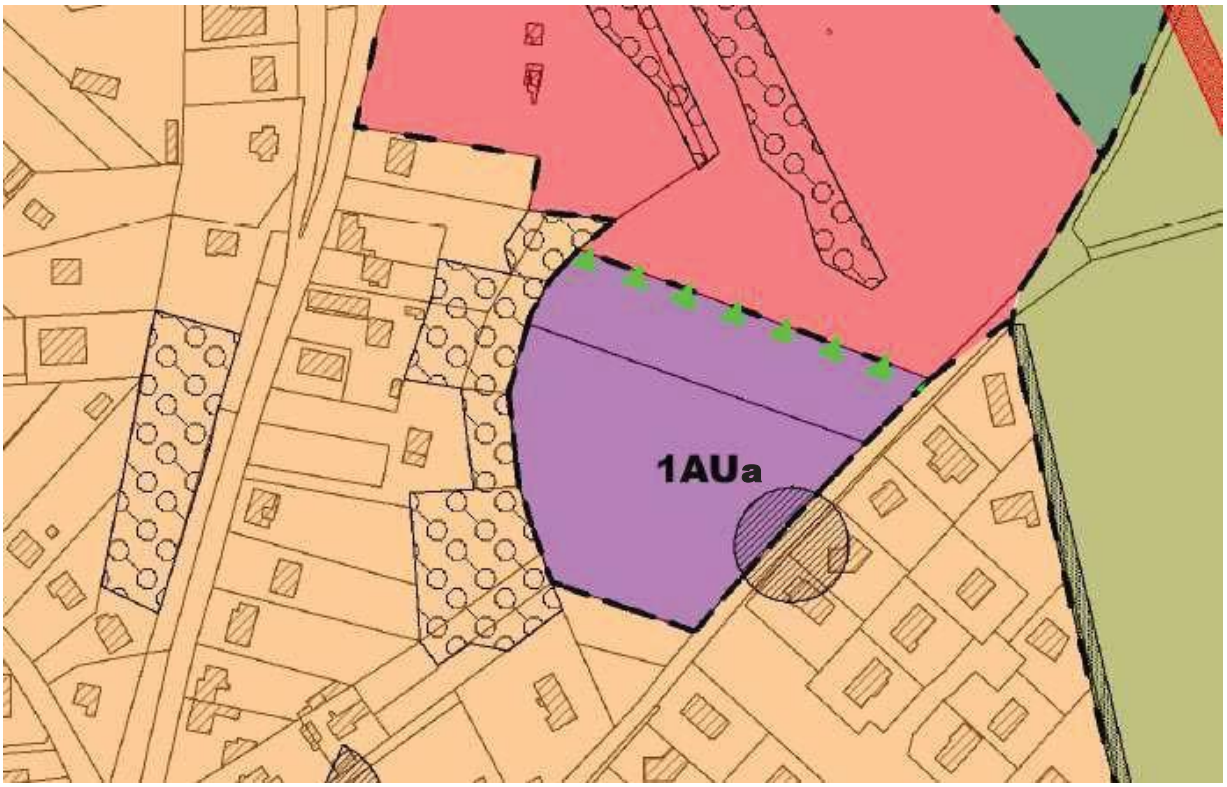
Un travail de réflexion a été plus particulièrement engagé au niveau de la zone 1AU située au cœur du bourg. Un certain nombre de **principes** ont donc été définis de manière à accompagner la collectivité lors du développement futur de ces secteurs de la commune. Le parti pris a été de ne pas établir de plan détaillé afin de laisser une certaine flexibilité dans les possibilités d'aménagement de ces secteurs.
Pour la zone 1AU située au Sud du bourg :

- la typologie d'habitat : Logement pavillonnaire, habitat individuel pur,
- la densité : moyenne maximale parcellaire de 800 m²,
- les déplacements routiers : Définition d'un principe de voirie interne à la zone. Le nombre d'accès sur la départementale devra être limité : un seul selon le croquis de la page suivante.
- les déplacements doux : les déplacements piétonniers devront être réfléchis en accompagnement de la voirie principale. Le cheminement piétonnier devra être connecté aux aménagements réalisés par la commune.
- la gestion des eaux pluviales : la problématique des eaux pluviales des espaces communs devra être gérée à l'échelle de la zone à urbaniser. Des aménagements utilisant les techniques d'hydraulique douce devront être recherchés. Ils pourront, par exemple, se traduire par la création de noues en accompagnement de la voirie interne à la zone.
- la végétalisation de la zone ouverte à l'urbanisation : cette dernière est nécessaire, notamment en accompagnement de la voirie. Il sera également important de créer une bande paysagée en limite avec l'espace agricole.

Un croquis précisant ces prescriptions est joint page suivante.

ZONE 1AUa, située au Nord du bourg

Pour cette zone 1AUa d'une surface de 1,16 hectare, la programmation s'oriente vers une constructibilité limitée du fait de la localisation en espace proche du rivage. Pour cela, une emprise au sol de 40% a été déterminée. Ainsi, l'enveloppe des projections au sol des divers niveaux des constructions, y compris leurs annexes ne doit pas excéder 40% de la superficie totale de la parcelle. Ainsi, seuls 4 640 m² seront constructibles sur cette zone 1AUa.



Structure paysagée à créer en limite avec le camping municipal : elle constituera une zone tampon.
Sa composition est précisée dans les pages précédentes.

ZONE 1AU, située en entrée Est du bourg

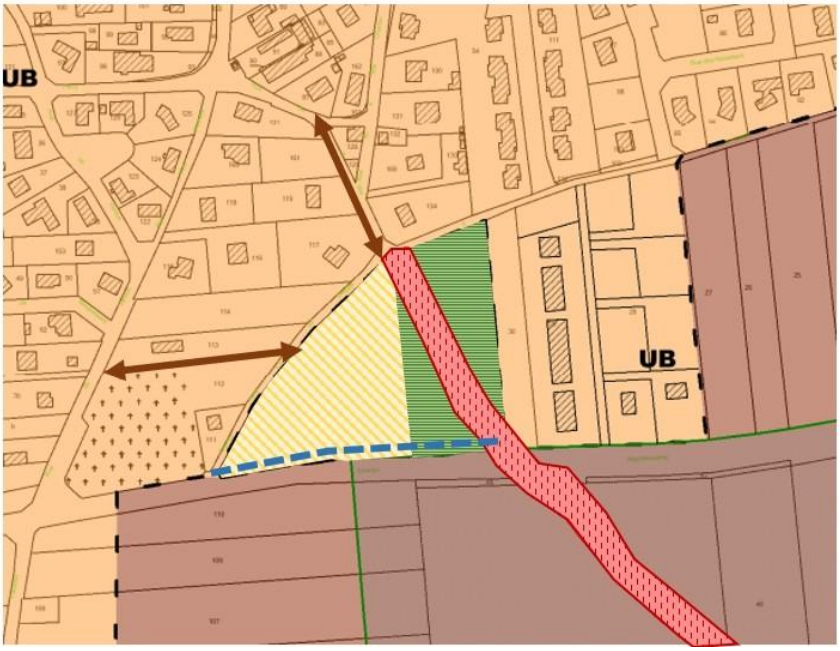
La zone 1AU a fait l'objet d'une orientation d'aménagement pour définir un aménagement cohérent et traiter qualitativement l'entrée de ville de Berneval-Le-Grand.

Pour cette zone 1AU d'une surface de 1,23 hectare, la programmation s'oriente vers la construction de logements et d'un équipement d'intérêt collectif.

Le programme de logements devra s'implanter sur la partie Est de la zone 1AU (cf. plan d'aménagement ci-dessous) et devra prévoir au moins 15 logements. La diversité des typologies de logements sera recherchée (logements individuels, logements intermédiaires, petits logements collectifs). Les logements ne devront pas s'implanter dans l'axe de ruissellement repéré au plan de zonage.

Les équipements d'intérêt collectif (crèche…) sont également autorisés. Toutefois, ils devront être localisé sur la partie ouest de la zone 1AU.

Afin de réduire l'imperméabilisation des sols et sous-utilisation des surfaces de stationnement, le projet d'aménagement devra réfléchir à une mutualisation des places de parking entre les équipements d'intérêt collectif et les logements.



LEGENDE

- Espace dédié à la création d'un équipement d'intérêt collectif (crèche)
- Espace dédié à un programme de logements
- Inconstructibilité de la zone de ruissellement : traitement en espace vert commun
- Connexions à organiser avec les tissus urbains voisins : perméabilité avec les quartiers voisins.
- Organisation de la façade sur rue : gestion des clôtures pour une entrée de commune qualitative.

ZONE 1AUt, située en entrée Sud-Ouest de la commune déléguée

Vocation du site et programmation

L'aménagement de ce secteur est directement lié au chantier voisin de l'EPR, dont la durée limitée dans le temps conditionne les modalités du projet. Les aménagements et constructions envisagés sur ce site sont ainsi prévues comme temporaires*, adaptés aux besoins en logements et en infrastructures induits par le chantier, et se déploieront sur une période correspondant à cette activité. Le secteur concerné, actuellement dédié à l'agriculture, dispose de terres à forte qualité agronomique. Dans cette optique, il est prévu que toutes les terres végétales excavées lors des travaux soient conservées sur place (secteur A) et stockées, afin d'être réutilisées dans le futur pour la remise en état du site. Par ailleurs, ce projet s'inscrit dans un contexte plus large d'aménagement d'une voie de contournement importante (indiquée par des pointillés sur le plan), dont la réalisation à moyen/long terme devra être intégrée dans la réflexion sur le développement du secteur. Compte tenu de l'ampleur du projet, représentant environ 15 hectares, l'intégration paysagère constitue un enjeu majeur, tant sur le plan de l'impact visuel que de la préservation de la qualité environnementale du site, afin de garantir une transition douce et durable entre le projet et son environnement immédiat.
**à l'exception des constructions portées par les collectivités, intégrées au programme d'ensemble.*

Aménagement

1 : Le projet prévoira un accès direct sur la RD925, et un accès direct sur la RD54. Ces axes étant d'importantes voies de trafic à l'échelle intercommunale, les accès nouvellement créés seront le plus éloignés possible du carrefour giratoire où elles se rejoignent, situé au sud-est du secteur. Les nouveaux accès créés sur le terrain devront faire l'objet d'aménagements garantissant la sécurité des usagers et la fluidité des flux. Le porteur de projet est tenu de concevoir des croisements routiers adaptés au volume de circulation, intégrant des dispositifs de sécurité tels que des zones d'insertion et des voies de décélération si nécessaire. Ces aménagements devront être conçus en concertation avec le gestionnaire de la voirie, le Conseil Départemental, afin d'assurer leur adéquation aux normes en vigueur et aux spécificités locales de circulation.

2 : Des études de trafic devront être réalisées à l'échelle du secteur dans son ensemble afin d'évaluer l'impact des nouveaux accès sur la circulation. Si ces études démontrent qu'une révision du giratoire sud-est est nécessaire, des travaux d'adaptation ou de réaménagement du giratoire existant devront être entrepris pour garantir la fluidité du trafic et la sécurité des usagers.

3 : À moyen ou long terme, une importante voie de contournement (deux fois deux voies) sera aménagée, longeant le nord du secteur. Le croisement entre ce futur axe et la RD54 entraînera une reconfiguration significative de cette zone. Le porteur de projet devra anticiper cette évolution et intégrer cette contrainte dans sa réflexion de conception globale, en prévoyant dès à présent les adaptations nécessaires dans l'aménagement du secteur afin de garantir une transition fluide et cohérente avec les futurs travaux d'infrastructure.

4 : Le projet s'implante sur des terres actuellement agricoles, tout en dialoguant avec un front bâti existant. Afin d'assurer une intégration harmonieuse entre l'existant et le nouveau projet, des solutions devront être mises en place pour garantir une continuité dans les formes urbaines. Cela pourra passer par l'utilisation de matériaux en cohérence avec ceux du bâti voisin, le respect des alignements de construction et des hauteurs similaires, ainsi que l'adoption de gabarits compatibles avec le tissu urbain environnant. En outre, des transitions paysagères devront être aménagées, comme des haies ou des espaces verts, pour assurer une cohérence visuelle entre le projet et l'environnement agricole tout en préservant la qualité du cadre de vie local.

5 : Autour du projet, des haies périphériques devront être plantées, en complément des clôtures qui seront choisies. Ces haies devront être composées d'essences locales adaptées à la région (ex : houx, prunellier, sureau, noisetier, …) et devront être entretenues régulièrement. Elles seront préférentiellement implantées côté route départementale, mais l'entretien en sera à la charge du propriétaire des terrains, sans possibilité de financement par le département ou la collectivité. Les clôtures devront être discrètes et légères pour limiter l'impact visuel sur le paysage, compte tenu du linéaire important de près de deux kilomètres. Aux points d'entrée et de sortie du site, les haies et clôtures ne devront pas obstruer la visibilité pour assurer la sécurité routière.

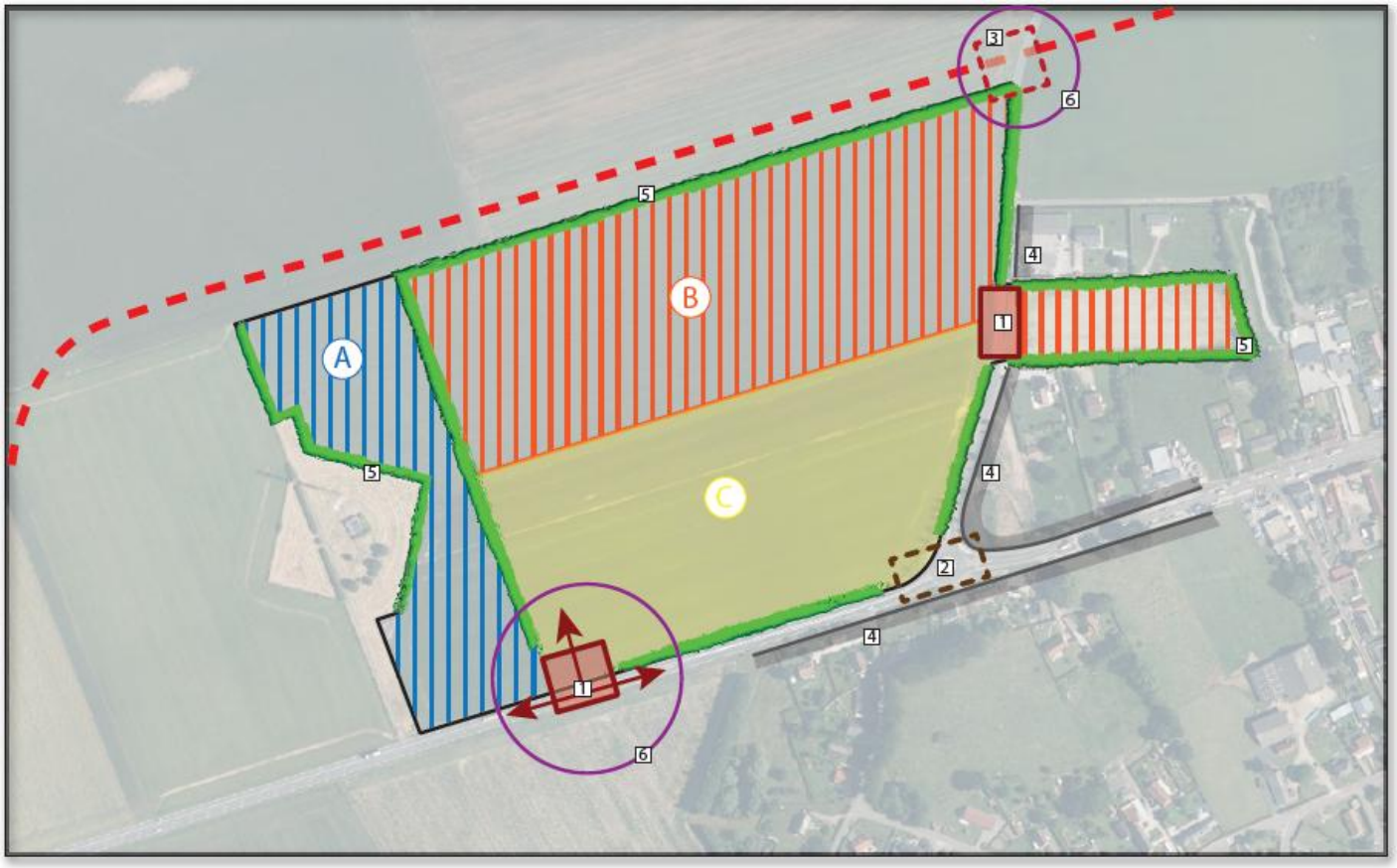
6 : Compte tenu de la localisation du projet et du contexte routier décrit précédemment, le projet modifiera les actuelles entrées de ville. Il conviendra de repenser ces points d'accès afin de créer un effet visuel marquant, signalant l'arrivée en ville et incitant les automobilistes à ralentir. Les aménagements paysagers devront intégrer des éléments visuels tels que des alignements d'arbres, des massifs floraux, des espaces verts ou des dispositifs de variation du gabarit de la voie (rétrécissement progressif, élargissement de la chaussée, etc.). L'objectif est de renforcer la transition entre l'environnement rural et l'urbanisation, tout en assurant la sécurité et le confort des usagers. Ces aménagements devront être réalisés de manière à ne pas entraver la circulation tout en apportant une signalétique claire et agréable visuellement pour les automobilistes, créant ainsi un "effet d'entrée" qui induise une réduction de la vitesse.

Secteurs

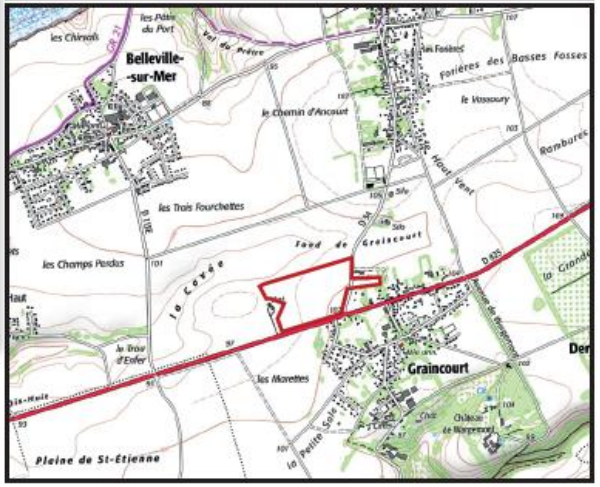
Le secteur A est dédié au stockage des terres végétales déblayées, qui devront rester sur place pendant toute la période correspondant aux besoins en logements liés au chantier voisin de l'EPR, ainsi qu'à l'aménagement des ouvrages nécessaires à la gestion des eaux pluviales. Étant donné que ces terres généreront un impact visuel "massif", des mesures d'intégration paysagère seront nécessaires pour limiter cet effet. Les piles de terres devront être disposées de manière à minimiser leur visibilité depuis les axes routiers et les zones habitées, en privilégiant des formes douces et des pentes adaptées pour faciliter la végétalisation progressive. Il sera envisagé de créer des écrans végétaux, tels que des haies ou des bandes boisées, autour du secteur de stockage pour limiter l'impact visuel et renforcer la continuité paysagère. En parallèle, un entretien régulier des talus sera nécessaire pour favoriser la croissance de la végétation et limiter l'érosion. L'objectif est de garantir une intégration discrète et durable de ces espaces dans le paysage local, tout en permettant une gestion efficace du stockage des terres.

Le secteur B, d'une superficie d'environ 7 hectares, est entièrement dédié au stationnement, ce qui constitue un enjeu paysager important. La question de la perméabilité des sols et la gestion des eaux pluviales est un enjeu majeur pour ce secteur. Afin de minimiser l'impact environnemental et visuel, il est essentiel de mettre en place des solutions techniques adaptées à la gestion des eaux pluviales. Il est recommandé d'installer un système de récupération des eaux pluviales, tel qu'une gestion différenciée des espaces via des bassins de rétention ou des zones filtrantes (noues, caniveaux, tranchées drainantes), permettant de limiter l'imperméabilisation du sol et de prévenir les risques d'inondation. En outre, la végétalisation des espaces intercalaires entre les places de stationnement (zones herbacées, arbustes ou arbres de petite taille) contribuera à adoucir l'empreinte visuelle et à améliorer l'intégration paysagère. Un entretien régulier de ces aménagements sera indispensable pour maintenir leur efficacité et leur intégration.

Le secteur C, destiné à accueillir des constructions, devra veiller à une intégration harmonieuse dans son environnement. En raison du caractère temporaire du secteur, les architectures prévues devront privilégier des formes sobres et modulables. Les bâtiments pourront utiliser des matériaux locaux ou écoresponsables, comme le bois ou des panneaux de façade végétalisés, pour renforcer l'aspect naturel et durable du secteur. Afin de limiter l'impact visuel des constructions, des jeux de volumes et de toiture, intégrant des toitures végétalisées, pourront être envisagés pour optimiser l'insertion paysagère. Les espaces publics et privés devront être pensés de manière à favoriser une connectivité fluide avec les espaces verts et agricoles alentours, via des allées piétonnes ou des chemins bordés de végétation, tout en intégrant des techniques de gestion des eaux de ruissellement discrètes, comme des jardins de pluie ou des zones d'infiltration. Cette approche permettra de créer une relation équilibrée entre les constructions, les espaces naturels et le paysage environnant, tout en apportant une dimension de durabilité et d'innovation.







Légende

- Secteur dédié au stockage des terres et les ouvrages dédiés à la gestion des eaux pluviales.
- Secteurs entièrement dédiés à l'aménagement de parcs de stationnement qualitatif.
- Secteur dédié à l'accueil des constructions d'habitations, parking, espace vert, bureaux, commerces, aire d'accueil GDV...
- Accès directs au projet par la RD 925 et par la RD 54
- Anticiper l'évolution de la circulation au niveau du giratoire (réalisation d'études d'impact des nouveaux accès sur la circulation.)
- Anticiper l'évolution par le croisement entre le doublement de la RD 925 et la RD 54.
- Repenser les entrées de villes pour en faire des espaces visuels marquants.
- Clôtures et haies périphériques composées d'essences locales.
- Traçé indicatif de la futur voie de doublement de la RD925.
- Front bâti existant proche du projet le long de la RD 925 et la RD 54.

GEOSTUDIO / 2AD

SEPTEMBRE 2026



PLU

BERNEVAL-LE-GRAND

MODIFICATION SIMPLIFIEE N°3
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION