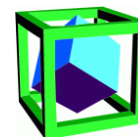




Orientations d'aménagement et de programmation

Document approuvé par le conseil
communautaire le 9 avril 2024

Chargé
d'études



Perspectives
Urbanisme et paysages



Table des matières

Orientations générales	3
1. Secteur « Rue de la Falaise »	5
2. Secteur « Friche des Grands Marais »	10
3. OAP thématique « Entrée de ville est »	15
4. OAP thématique « Aménagement du centre-ville »	18
5. OAP thématique « Protection et développement de la trame verte et bleue »	23
6. Echancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser	28

Orientations générales

Présentation, structure et composition des OAP

Le PLU de Mers-les-Bains comprend **plusieurs Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** réparties sur l'ensemble des communes du territoire :

- **2 OAP de secteurs** de vocations principales diverses (habitat, équipement, touristique)
- **3 OAP thématiques** : « Entrée de ville est », « Aménagement du centre-ville » et « Protection et développement de la trame verte et bleue »

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles du PLU de Mers-les-Bains se présentent de la manière suivante :

1/ En premier lieu, la commune dispose d'une **cartographie synthétique** à l'échelle de son territoire recensant et localisant l'ensemble des **OAP et leurs secteurs de projet** qui s'appliquent.

2/ Par ailleurs, chacune des Orientations d'Aménagement et de Programmation dispose d'une présentation du contexte dans lequel elle s'applique, rappelant notamment les **contraintes à l'urbanisation** et explicitant les **enjeux d'aménagement** du secteur.

3/ Les **orientations d'aménagement littérales** permettent en premier lieu d'appréhender l'ensemble des principes d'aménagement de chaque

secteur, de manière précise, et notamment du nombre de logements minimal à respecter pour les secteurs de projet à vocation d'habitat.

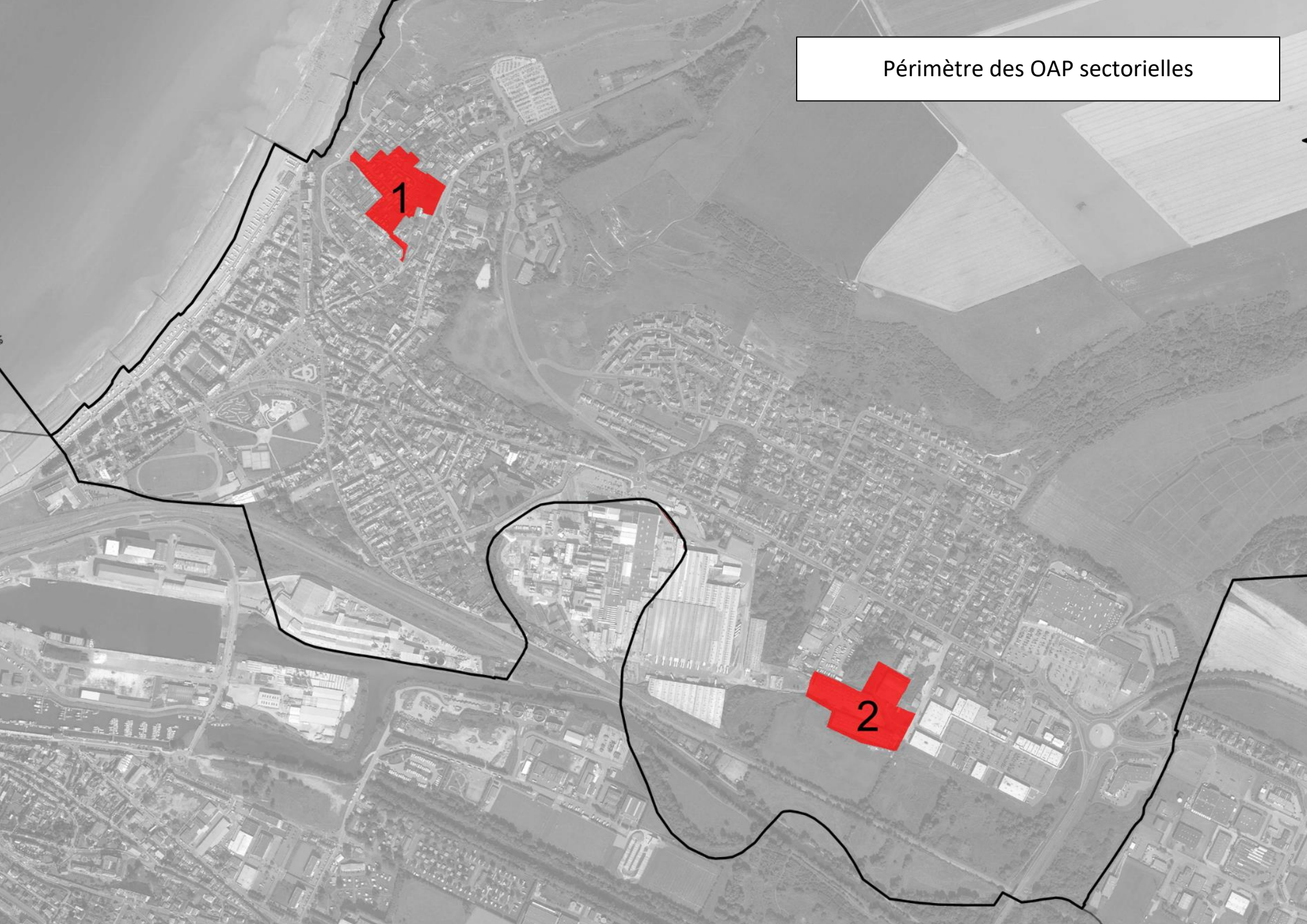
4/ Les OAP sont ensuite traduites graphiquement par un **schéma à l'échelle de chaque OAP**, localisant les principes et éléments de contexte suivants :

- Principes d'aménagement et d'intégration urbaine
- Accessibilité, desserte et déplacement
- Principes de Trame Verte et Bleue et paysages
- Contraintes et risques naturels et technologiques

Application des orientations graphiques

Les orientations graphiques s'appliquent dans une relation de **compatibilité** avec les demandes d'autorisation d'urbanisme. Néanmoins, elles pourront être requestionnées lors de l'étude de faisabilité de l'aménagement du secteur. Ainsi, afin d'assurer la faisabilité technique et financière des opérations et aménagements proposés, **d'autres traductions spatiales sont possibles**, si elles atteignent les **objectifs** annoncés au sein des orientations littérales.

Périmètre des OAP sectorielles



1. Secteur « Rue de la Falaise »

Contexte et enjeux

Le secteur n°1 correspond à l'actuel **camping** de la falaise. Situé sur les hauteurs nord du centre-ville, il s'insère dans un tissu urbain pavillonnaire moyennement dense. Peu contraint en termes de risques et de patrimoine naturel, ce site bénéficie de la proximité du centre-ville et d'un point de vue remarquable sur les falaises et la mer. Le cadre naturel environnant lui confère un potentiel touristique et de développement stratégique.

Enjeux identifiés :

>>> *La valorisation de cet espace interstitiel structurant à l'échelle communale par le développement de sa vocation d'accueil touristique*

>>> *La jonction urbaine du secteur et l'intégration paysagère dans son tissu environnant*

>>> *La complémentarité urbaine et fonctionnelle du secteur avec la mixité de destinations présentes au sein du centre-ville*

>>> *L'ouverture du secteur aux circulations douces, traduisant le caractère transitoire du secteur dans la trame urbaine*

>>> *L'intégration et l'accessibilité des différents modes de déplacements à l'intérieur et aux abords du site*

Contrainte liée à la loi littoral :

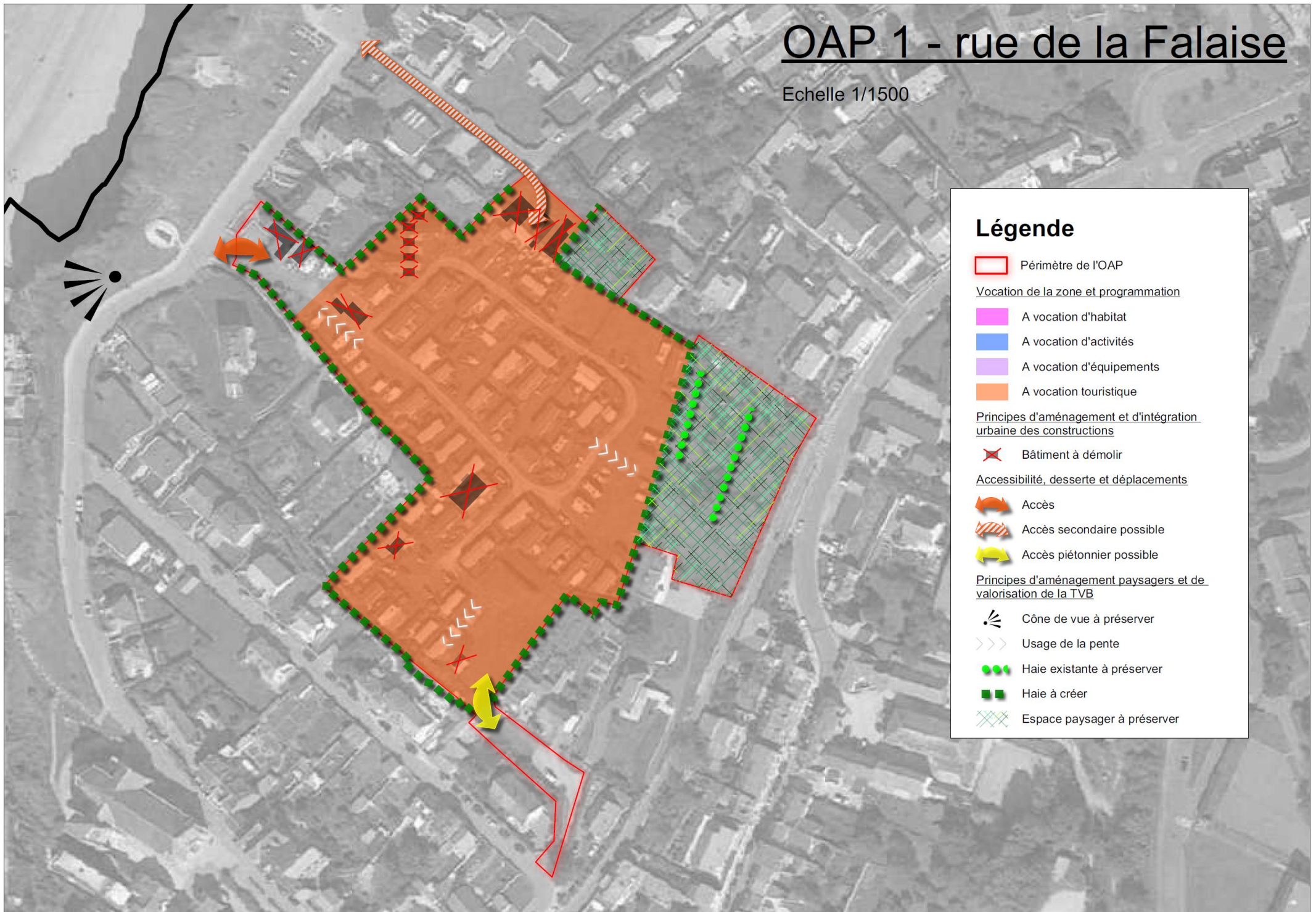
>>> *Le terrain étant inscrit dans les espaces proches du rivage au sens de la loi littoral, le projet d'aménagement doit être conçu de manière à ne former qu'une extension limitée de l'urbanisation au sens des dispositions de l'actuel article L 121-13 du code de l'urbanisme.*

Contrainte liée au PPRI :


>>> *Le terrain est hors des zones de risque du PPRI*

OAP 1 - rue de la Falaise


Echelle 1/1500





Légende


 Périmètre de l'OAP

Vocation de la zone et programmation


 A vocation d'habitat

 A vocation d'activités

 A vocation d'équipements


 A vocation touristique

Principes d'aménagement et d'intégration urbaine des constructions

 Bâtiment à démolir


Accessibilité, desserte et déplacements


 Accès

 Accès secondaire possible


 Accès piétonnier possible


Principes d'aménagement paysagers et de valorisation de la TVB

 Cône de vue à préserver

 Usage de la pente

 Haie existante à préserver

 Haie à créer

 Espace paysager à préserver

Orientations d'aménagement et de programmation littérales

Vocation de la zone et programmation

Le secteur n°1 est à **vocation principale d'hébergement touristique**. Au regard des densités résidentielles observées à proximité, l'orientation d'aménagement et de programmation préconise une densité d'environ 20 log/ha, soit un objectif d'environ 26 logements.

Compte tenu de la localisation stratégique et du potentiel de ce secteur, il pourra accueillir des activités de **commerce de détail** et de **restauration**, à condition qu'elles soient liées et/ou complémentaires à la vocation principale d'hébergement touristique de la zone.

La programmation permettra une **diversification** des typologies et des formes d'habitat produites (par exemple habitat intermédiaire, groupé, semi-collectif, collectif). Les logements accueillis pourront également proposer des services aux résidents.

Le secteur devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble, portant sur la totalité de l'emprise de la présente OAP, afin d'assurer sa faisabilité technique et financière et sa cohérence urbanistique. Cette opération pourra éventuellement être développée en plusieurs **sous-secteurs indépendants**, facilitant la réalisation du projet dans le temps.

Principes d'aménagement et d'intégration urbaine des constructions

La composition urbaine du secteur favorisera une **intégration harmonieuse** des constructions au tissu urbain environnant. Elle s'inscrira dans la mesure du possible dans la topographie naturelle du terrain. De plus, la localisation et l'agencement des constructions privilégieront une certaine compacité

(notamment par le jeu de la mitoyenneté) et permettront de dégager des espaces libres, dans la mesure du possible d'un seul tenant et sans enclave.

De plus, l'implantation, la hauteur, l'épannelage et les matériaux des constructions, la disposition des ouvertures favoriseront l'**intimité** des logements riverains et internes à la zone, ainsi que le maintien du cadre naturel et végétal du site.

Dans la mesure du possible, l'implantation des constructions à usage principal d'habitation recherchera :

- une orientation sud pour les espaces de services communs, puis pour les pièces principales de vie des logements, afin qu'elles bénéficient des apports solaires ;
- une limitation des ombres portées sur les constructions afin de bénéficier d'un éclairage naturel maximal.

Pour limiter les déperditions énergétiques et renforcer le confort des habitations, les constructions privilégieront des matériaux à forte inertie et présenter des principes d'atténuation des effets des couloirs de vent (haies brise-vent, isolation renforcée et/ou limitation des ouvertures sur la façade Nord...).

Accessibilité, desserte et déplacements

Les localisations des accès et des axes de desserte présentées dans l'OAP graphique restent **indicatives**, d'autres traductions pouvant être retenues, comme le prévoient les orientations générales (cf. page 3). Elles seront à préciser en fonction du parti d'urbanisme retenu, lors des études de faisabilité.

Le secteur sera desservi par **au moins une voie interne à créer**, dont l'accès principal se fera rue de la falaise (à l'ouest du secteur).

Un autre point d'accès pourra être prévu sur la même rue, au nord du secteur. L'aménagement d'un **cheminement** le long de l'impasse de la falaise permettra de relier cet accès et la partie nord du secteur.

Au sein du secteur, les voies de desserte seront carrossables, suffisamment dimensionnées pour le passage des services publics. Ceux-ci devront pouvoir accéder à l'ensemble du secteur, là où leur intervention en termes d'entretien et de sécurité est nécessaire. Une aire de retournement sur la voie principale pourra ainsi être prévue afin de permettre leur demi-tour aisé.

Le **stationnement public** sera regroupé au sein d'aires dédiées intégrées aux espaces collectifs mais pourra s'établir, de manière ponctuelle, le long des futures voies de desserte (publique ou privées). Les aires et emplacements de stationnement, publiques ou privées, participeront de la qualité générale de la composition et de l'aménagement du secteur. Leur conception devra être adaptée à leur usage et sauf impossibilité technique, ces aires seront perméables, plantées ou végétalisées.

Par ailleurs, l'ensemble du secteur sera maillé d'un réseau de cheminements réservés aux modes de **déplacements doux**, spécifiques et/ou intégrés dans l'aménagement des voies de desserte. Ces circulations seront aménagées de manière à relier le site à son tissu urbain environnant. Elles présenteront une largeur minimale de 1,50m, dégagées de tout obstacle.

Des accès piétonniers pourront être aménagés vers la rue Jules Mopin et la rue du Docteur Roux (chemin, escalier ou rampe, sous réserve de la faisabilité technique).

Principes d'aménagement paysager et de valorisation de la trame verte et bleue

L'aménagement paysager du site contribuera à mettre en valeur les constructions, les voies et les différents espaces le composant.

Afin de favoriser une bonne intégration paysagère de l'opération dans le tissu existant :

- Les **limites périmétrales** du secteur feront l'objet d'un traitement paysager, préservant l'intimité des parcelles bâties riveraines. Celui-ci consistera, par exemple, en la plantation d'une haie ou la réalisation d'une bande enherbée plantée d'un alignement d'arbres afin de créer un espace tampon ;
- Des plantations d'alignements d'arbres ou d'arbustes seront réalisées **le long des voies internes** de circulation.

Le patrimoine végétal identifié dans l'OAP et aux abords du secteur devra ainsi être conforté et accompagnera la végétalisation et la mise en valeur du secteur.



Gestion des eaux pluviales et prise en compte des paramètres naturels et techniques

La **gestion des eaux pluviales** sera traitée d'une manière globale lors de l'aménagement de la zone, en privilégiant les dispositifs d'infiltration. Les ouvrages seront par ailleurs intégrés aux aménagements paysagers et participeront de la qualité de l'espace public.

D'une manière générale, l'altimétrie de la voirie et des futures constructions devra être adaptée à la gestion des eaux pluviales. Celle-ci s'adaptera dans la mesure du possible aux pentes naturelles.

Par exemple, les aménagements de voirie et les aires de stationnement pourront être doublés par des noues paysagères, pour compenser l'inclinaison du terrain, fortement pentu.

2. Secteur « Friche des Grands Marais »

Contexte et enjeux

Le secteur n°2 est situé à l'ouest du parc d'activités commerciales des Grands Marais, à l'extrémité de l'impasse éponyme. Il est occupé par trois anciens bâtiments industriels.



Vues depuis l'impasse des Grands Marais

Enjeux identifiés :

>>> *Renouvellement d'une friche industrielle au sein d'un quartier en renouvellement (avec notamment la présence d'une crèche et de la future maison médicale dans l'impasse des Grands Marais)*

>>> *Opportunité de développement de la ville par une opération de développement résidentiel dense*

>>> *La connexion de cet espace avec le centre-ville de Mers-les-Bains et les espaces naturels attenants via les circulations douces*

Contrainte liée à la loi littoral :

>>> *Le terrain est situé hors des espaces proches du rivage au sens de la loi littoral.*

Contrainte liée au PPRI :

>>> *La majeure partie du terrain est située en zone I3 de risque de submersion marine*

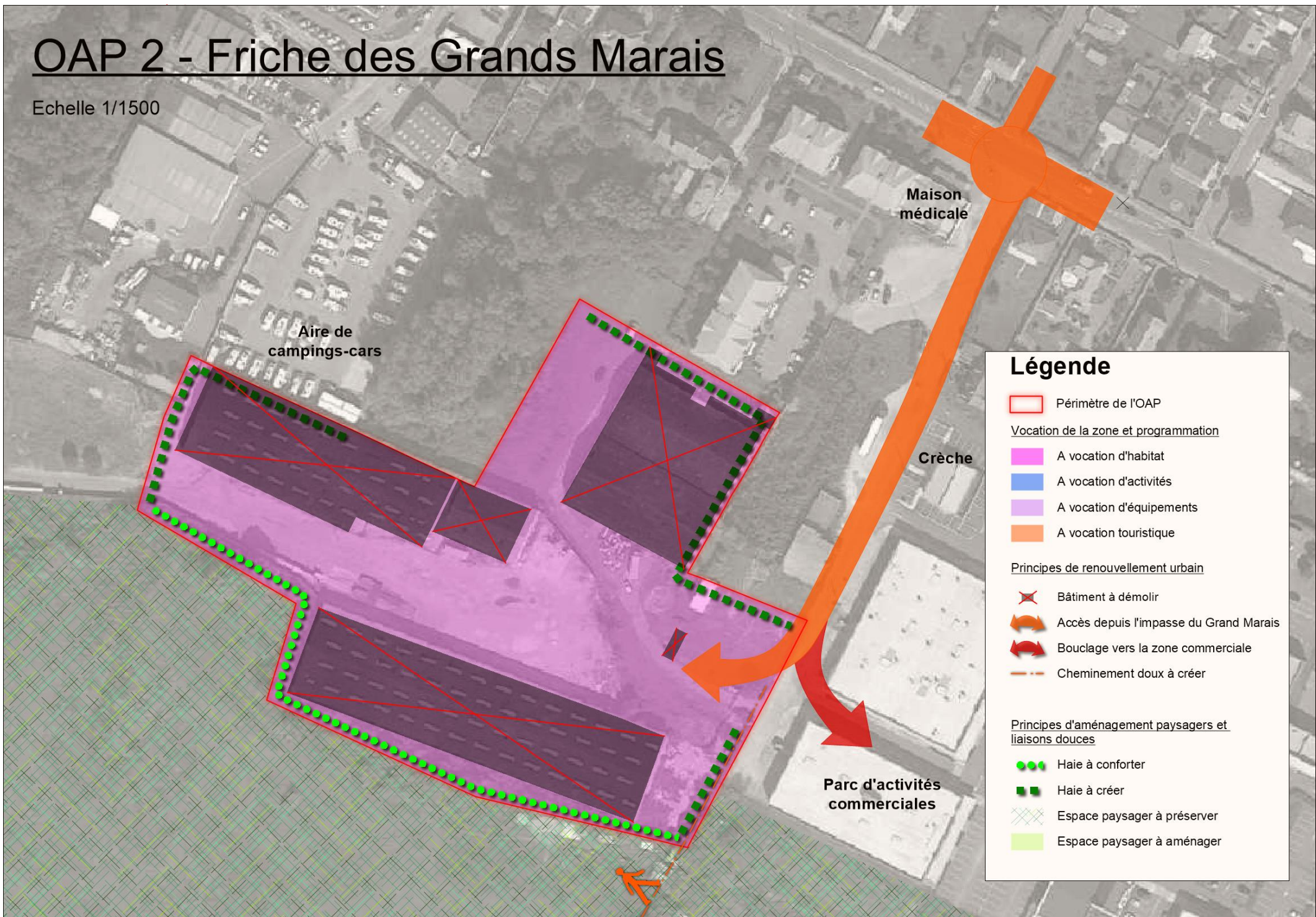
>>> *Une petite partie est située en zone I5 de remontée de nappe (au nord) et une autre petite partie est située en zone I1 de risque d'inondation (au sud)*

Contrainte liée aux risques industriels :

>>> *Deux bâtiments sont concernés par les zones de danger (représentées sur la carte d'août 2016 visible dans le 2^{ème} tome du rapport de présentation « Etat initial de l'environnement »). La réalisation de l'opération nécessite au préalable d'acter officiellement l'arrêt de toute activité industrielle dans l'emprise de la zone AUh (révision de la carte des zones de danger).*

OAP 2 - Friche des Grands Marais

Echelle 1/1500



Aire de campings-cars

Maison médicale

Crèche

Parc d'activités commerciales

Légende

- Périmètre de l'OAP
- Vocation de la zone et programmation**
 - A vocation d'habitat
 - A vocation d'activités
 - A vocation d'équipements
 - A vocation touristique
- Principes de renouvellement urbain**
 - Bâtiment à démolir
 - Accès depuis l'impasse du Grand Marais
 - Bouclage vers la zone commerciale
 - Cheminement doux à créer
- Principes d'aménagement paysagers et liaisons douces**
 - Haie à conforter
 - Haie à créer
 - Espace paysager à préserver
 - Espace paysager à aménager

Orientations d'aménagement et de programmation littérales

Vocation de la zone et programmation

Le secteur n°2 est à **vocation principale d'habitat**. L'orientation d'aménagement et de programmation préconise une densité nette d'environ 30 log/ha, soit un objectif d'environ 53 logements.

Compte tenu de la densité résidentielle recherchée, seules les activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, de type indépendants et libéraux, s'exerçant au sein de la même unité foncière que l'habitation principale, seront autorisées en complément des habitations.

La programmation permettra une **diversification** des typologies et des formes d'habitat produites (par exemple habitat collectif ou semi-collectif en R+1 ou R+2, logements intermédiaires, ...).

Le secteur devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble, portant sur la totalité de l'emprise de la présente OAP, afin d'assurer sa faisabilité technique et financière et sa cohérence urbanistique.

La collectivité attire l'attention sur l'existence de zones de risques du PPRI dans l'emprise de la zone AUh. Il est attendu que le projet prenne bien en compte le PPRI, afin de générer un urbanisme compatible avec le risque.

Opérations préalables à l'aménagement

Compte tenu de la nature des activités industrielles qui ont été exercées sur le terrain, les bâtiments existants devront être démolis. Toutefois, le futur aménageur est invité à prendre en compte le passé du lieu, afin si possible d'en maintenir des traces ou une réinterprétation.

Il sera impératif de vérifier la présence ou non de pollution en réalisant des investigations de terrain. Si la pollution est avérée, il faudra rendre ce site compatible avec l'usage résidentiel. En cas de pollution, la piste des systèmes de phyto-épuration pourra être étudiée, à l'image, par exemple, de la dépollution du lagunage de Harnes (<https://www.caue-observatoire.fr/ouvrage/lagunage-de-harnes/>).

La zone est traversée par une ligne haute tension, qui sera soit déviée hors de la zone, soit enfouie.

Principes de renouvellement urbain

La zone sera desservie par l'impasse des Grands Marais, dont la connexion à la RD1015 (avenue Pierre et Marie Curie) va faire l'objet d'un aménagement de sécurité (rond-point). Au droit de la zone, un bouclage routier vers la desserte interne du parc d'activités commerciales sera prévue.

Le secteur sera desservi par **au moins une voie interne à créer**, dont l'accès principal se fera sur l'impasse des Grands Marais.

Au sein du secteur, les voies de desserte seront carrossables, suffisamment dimensionnées pour le passage des services publics. Ceux-ci devront pouvoir accéder à l'ensemble du secteur, là où leur intervention en termes d'entretien et de sécurité est nécessaire. Une aire de retournement sur la voie principale pourra ainsi être prévue afin de permettre leur demi-tour aisé.

Le **stationnement public** sera regroupé au sein d'aires dédiées intégrées aux espaces collectifs mais pourra s'établir, de manière ponctuelle, le long des futures voies de desserte (publique ou privées). Les aires et

emplacements de stationnement participeront de la qualité générale de la composition et de l'aménagement du secteur. Leur conception devra être adaptée à leur usage et sauf impossibilité technique, ces aires seront perméables, plantées ou végétalisées.

Principes urbanistiques et architecturaux

La composition urbaine du secteur favorisera une **intégration harmonieuse** dans l'environnement. La localisation et l'agencement des constructions privilégieront une certaine compacité (notamment par le jeu de la mitoyenneté) et permettront de dégager des espaces libres, dans la mesure du possible d'un seul tenant et sans enclave.

De plus, l'implantation, la hauteur, l'épannelage et les matériaux des constructions, la disposition des ouvertures favoriseront l'**intimité** des logements de la zone, ainsi que le développement d'un cadre naturel verdoyant sur le site.

Dans la mesure du possible, l'implantation des constructions à usage principal d'habitation recherchera :

- une orientation sud pour les espaces de services communs, puis pour les pièces principales de vie des logements, afin qu'elles bénéficient des apports solaires ;
- une limitation des ombres portées sur les constructions afin de bénéficier d'un éclairage naturel maximal.

Pour limiter les déperditions énergétiques et renforcer le confort des habitations, les constructions privilégieront des matériaux à forte inertie et présenter des principes d'atténuation des effets des couloirs de vent (haies

brise-vent, isolation renforcée et/ou limitation des ouvertures sur la façade Nord...).

Principes d'aménagement paysagers et liaisons douces

L'ensemble du secteur sera maillé d'un réseau de cheminements réservés aux modes de **déplacements doux**, spécifiques et/ou intégrés dans l'aménagement des voies de desserte. Ces circulations seront aménagées de manière à relier le site à son tissu urbain environnant. Elles présenteront une largeur minimale de 1,50m, dégagées de tout obstacle.

Ce maillage piétonnier sera relié à la voie douce aménagée le long de l'avenue Pierre et Marie Curie (lien vers le centre-ville) et au sud au chemin entre Verre et Mer (via une nouvelle liaison à créer dans le marais, le long de la voie ferrée afin de rejoindre le passage à niveau existant).

Principes d'aménagement paysager et de valorisation de la trame verte et bleue

L'aménagement paysager du site contribuera à mettre en valeur les constructions, les voies et les différents espaces le composant.

Afin de favoriser une bonne intégration paysagère de l'opération dans le tissu existant, les **limites périmétrales** du secteur feront l'objet d'un traitement paysager, préservant l'intimité des parcelles bâties riveraines (plantation de haies ou réalisation d'une bande enherbée plantée d'un alignement d'arbres afin de créer un espace tampon).

Une haie existe déjà au sud de la zone, qu'il est important de préserver. Quelques fenêtres paysagères pourront toutefois y être aménagées, afin de réorienter le regard des habitants de la commune vers le lit majeur de la Bresle, qui possède de grande qualité paysagère



Gestion des eaux pluviales et prise en compte des paramètres naturels et techniques

La **gestion des eaux pluviales** sera traitée d'une manière globale lors de l'aménagement de la zone, en privilégiant les dispositifs de rétention et/ou d'infiltration adaptés. Ils pourront être complétés par des dispositifs de récupération. Les ouvrages seront par ailleurs intégrés aux aménagements paysagers et participeront de la qualité de l'espace public. D'une manière générale, l'altimétrie de la voirie et des futures constructions devra être adaptée à la gestion des eaux pluviales. Celle-ci s'adaptera dans la mesure du possible aux pentes naturelles.

3. OAP thématique « Entrée de ville est »

Contexte et enjeux

L'entrée de ville est de Mers-les-Bains est structurée par la RD 1015 et se situe dans une continuité urbaine avec la zone commerciale des Prés Salés à Eu. Elle bénéficie d'aménagements paysagers et d'une présence végétale ; cependant, l'architecture générale des bâtiments d'activités se révèle peu qualitative et confère à la zone un caractère hétérogène. La transition entre Eu et Mers-les-Bains demeure ainsi abrupte.

Depuis la RD 925, l'entrée de ville offre une belle perspective sur la vallée de la Bresle et les coteaux au nord du centre-ville.

Structurée par deux carrefours giratoires successifs, sa configuration constitue une rupture pour les modes de déplacements doux et reste principalement dédiée à la voiture.

Enjeux identifiés :

>>> *La continuité urbaine et paysagère avec le centre-ville et la zone des Prés Salés à Eu*

>>> *L'expression de l'identité mersoise dans son entrée de ville est*

>>> *L'intégration des modes de déplacements doux dans la configuration des voies et des espaces publics et de stationnement*

>>> *L'intégration paysagère de cette entrée de ville et la préservation des points de vue lointains*

Contrainte liée à la loi littoral :

>>> *Espace situé hors des espaces proches du rivage au sens de la loi littoral.*

Contrainte liée au PPRI :

>>> *Zones I1 de risque d'inondation, I3 de risque de submersion marine et I5 de remontée de nappe*

- OAP THEMATIQUE N°2 : Entrée de ville est -



Plan sans échelle

Orientations graphiques

Vocation de la zone et programmation

- Orange square: A vocation touristique et de loisirs

Accessibilité, desserte et déplacement

- Red triangle: Principe d'accès
- Black double-headed arrow: Réaménager la RD 1015 en intégrant une voie douce et des alignements d'arbres de haute tige

- Red dashed circle: Mettre en place des dispositifs et des aménagements adaptés permettant de limiter la vitesse aux entrées de ville et de sécuriser la traversée de la RD1015

- Red star symbol: Aménager un carrefour à sens giratoire pour réduire la vitesse automobile

- Red bus icon: Pérenniser l'arrêt de transport en commun et l'accès piéton aux Grands Marais

- Black car icon: Aménager une aire de covoiturage et/ou d'autopartage

- Green car icon: Implanter une borne de recharge de véhicules électriques

Principes d'aménagements paysagers et de valorisation de la trame verte et bleue

- Green square: Valoriser l'œuvre d'art « Le Baigneur » comme marqueur de l'entrée de ville est

- Black arrow symbol: Préserver la perspective sur la vallée de la Bresle et les coteaux du nord du centre-ville

- Light green square: Espace paysager à créer
- Dark green square: Espace paysager à préserver

- Green diamond: Alignement d'arbres à créer
- Dark green diamond: Alignement d'arbres à préserver

- Green dots: Haies à préserver

Éléments de contexte

Vocation et usage des espaces environnants

- Light blue square: Activités

Environnement naturel

- Blue square: Surfaces en eau

Orientations d'aménagement et de programmation littérales

Principes d'aménagement et d'intégration urbaine

Au niveau de l'entrée de ville est, la RD 1015 sera réaménagée en boulevard urbain, intégrant une ou plusieurs voies douces et des alignements d'arbres.

Déplacements

Le long de la RD 1015 et de la RD 925, l'aménagement de la voirie, des espaces publics et des espaces de stationnement aboutira à :

- Proposer une borne de recharge de véhicules électriques
- Proposer une aire de covoiturage et d'autopartage
- Mettre en place des dispositifs et des aménagements adaptés permettant de limiter la vitesse aux entrées de ville et de sécuriser la traversée de la RD1015.
- Adopter une signalétique claire et homogène rendant l'entrée de ville lisible et exprimant l'identité mersoise
- Sécuriser la traversée de la RD1015.

Principes d'aménagement paysager et de valorisation de la trame verte et bleue

L'aménagement de la voirie, des espaces publics et des espaces de stationnement aboutira à :

- Pérenniser le point de vue sur la vallée de la Bresle et les coteaux au nord du centre-ville.
- Densifier et planter davantage les bordures de voies, avec la création d'alignement d'arbre, conforté par des plantations de plantes

arbusives et/ou herbacées afin de donner de l'épaisseur à ces espaces verts clairsemés

- Agrémenter les espaces de stationnement d'alignements d'arbres de haute tige
- Adopter un stationnement poreux, perméable et réversible
- Doubler par endroits les aménagements de voirie et les aires de stationnement par des noues paysagères
- Au sein des secteurs d'entrée de bourg, proposer une intégration qualitative des bâtiments économiques, d'un point de vue architectural en privilégiant une architecture sobre et en cohérence avec le bâti environnant d'un point de vue paysager en favorisant la végétalisation des enseignes et de leur unité foncière.

L'aménagement paysager du site contribuera à mettre en valeur les constructions, les voies et les différents espaces le composant.

Le patrimoine végétal identifié dans l'OAP et aux abords du secteur devra ainsi être conforté et accompagnera la végétalisation et la mise en valeur du secteur.

Gestion des eaux pluviales et prise en compte des paramètres naturels et techniques

Les noues pour les eaux pluviales de la zone commerciale seront maintenues.

Par ailleurs, le réaménagement de la RD 1015 comportera la mise en place de bassins et de noue filtrantes.

4. OAP thématique « Aménagement du centre-ville »

Contexte et enjeux

Le centre-ville de Mers-les-Bains est marqué par la mixité des fonctions qui l’animent, qui accompagnent sa vocation résidentielle à l’année et le pic de fréquentation touristique durant la haute saison. Les activités, équipements et aménités qui composent le centre-ville doivent ainsi répondre à des besoins très hétérogènes et fortement soumis au phénomène de saisonnalité.

Esthétiquement, le caractère Belle Epoque de cette station balnéaire constitue le cadre de son attractivité et de son développement. Le patrimoine architectural et naturel ne se limite cependant pas au Site Patrimonial Remarquable. Le patrimoine vernaculaire, littoral et la topographie environnante constituent autant de facteurs d’attractivité à valoriser pour atteindre les objectifs de développement fixés par le PLU.

Enjeux identifiés :

>>> *La valorisation et le développement de l’appareil commercial et artisanal du centre-ville*

>>> *Le développement de cheminements doux et d’une offre de stationnement adaptés à la multiplicité des usages*

>>> *La préservation du cadre urbain et architectural du centre-ville*

Orientations d'aménagement et de programmation littérales

Programmation et aménagement commercial, artisanal et des équipements et espaces publics

Au sein du centre-ville, les élus souhaitent donner à voir et à raconter les richesses architecturales, commerciales et artisanales de ce tissu en réfléchissant à l'organisation et la structuration de leurs enseignes et de concourir au regroupement et à la mutualisation des flux de personnes et de marchandises. Dans cette optique, il est recommandé de :

- Mener les réflexions d'aménagement commercial et artisanal à l'échelle des trois villes (Le Tréport, Mers-les-Bains et Eu), en considérant leur continuité urbaine et en recherchant la complémentarité de leur offre.
- Développer de manière préférentielle l'implantation des nouvelles enseignes commerciales et artisanales indépendantes au sein du centre-ville. A cet égard, la remobilisation des locaux vacants sera prioritairement recherchée pour leur implantation, lorsque les conditions techniques et financières le permettent.
- Favoriser le regroupement spatial des enseignes commerciales et artisanales en développant des logiques de parcours d'achat donnant à voir et valorisant la diversité et la complémentarité des enseignes.

Afin de faciliter ce regroupement, il convient également de :

- Prioriser le développement des nouvelles enseignes et des surfaces de vente supplémentaires en continuité des linéaires existants et éviter la dispersion des enseignes, notamment le long des axes de mobilité.

- Lorsque les conditions technico-financières sont réunies, ce regroupement pourra être recherché par la mutualisation des locaux commerciaux ou artisanaux avec d'autres types de services.
- Le développement de tiers-lieux, qu'ils soient artisanaux (« fablab », « makerspace », ateliers partagés, ...) ou proposant des services (espaces de travail collaboratif) peut constituer une opportunité d'associer les commerçants et les artisans du territoire. Cette association peut par exemple viser une logique de fourniture (alimentaire, de matières premières, ...) ou être davantage intégrée à l'objet même et aux activités du tiers lieu.
- L'aménagement du centre-ville inclura ainsi l'implantation d'un ou plusieurs espaces de coworking, afin de favoriser le télétravail.

Les élus souhaitent accompagner le développement de l'activité touristique et mieux maîtriser ses effets sur la fréquentation du territoire (effets de saisonnalité, importance des résidences secondaires). Il est ainsi recommandé de :

- Anticiper les flux saisonniers et périodiques des touristes et des résidents secondaires en adaptant la nature, la localisation, le dimensionnement et les périodes de fonctionnement de l'offre commerciale et artisanale.

Principes d'aménagement et d'intégration urbaine des constructions

Afin de tirer parti de la configuration du bâti, il est recommandé, au sein des cœurs de bourg, de prioriser la densification des formes bâties accueillant les enseignes commerciales et artisanales.

Par ailleurs, afin d'accompagner la création et la mise en valeur des regroupements d'enseignes au sein des polarités et des parcours d'achat, il est recommandé de :

- Valoriser les parcours d'achat créés au sein du centre-ville en mettant en place une signalétique adaptée et harmonisée à l'échelle des villes de Mers-les-Bains, du Tréport et de Eu, promouvant leur identité.
- Cette signalétique pourra également être déclinée au sein des entrées de bourg et des zones d'activités, notamment des polarités commerciales et artisanales principales.

Les élus souhaitent ainsi accompagner et valoriser l'émergence de ces parcours d'achat, notamment en cherchant à :

- Favoriser les aménagements publics valorisant les vitrines des linéaires commerciaux.
- Valoriser, donner à voir et mettre en scène le patrimoine bâti et vernaculaire, contribuant à thématiser les parcours d'achat.

Accessibilité, desserte et déplacements

Les difficultés souvent rencontrées pour l'implantation et la pérennisation des enseignes en centre-ville relèvent majoritairement de l'état et de la configuration du bâti existant, ainsi que du manque d'accessibilité des centres anciens. Ils se voient ainsi concurrencés par des surfaces moyennes de vente regroupant une offre plus abondante mais souvent plus standardisée et dont les configurations urbaines risquent de banaliser l'entrée de ville au sein de laquelle elles sont implantées.

Afin de résorber ces difficultés et d'anticiper ces risques, il est recommandé de :

- Rendre accessibles les regroupements d'enseignes commerciales et artisanales à tous les modes de déplacement.
- Assurer la praticabilité des trottoirs et espaces attenants aux linéaires et regroupements d'enseignes, notamment pour les modes doux.

Dans une logique d'optimisation des déplacements :

- Aménager les éventuels espaces de stationnement manquants au sein des cœurs de bourg et des zones économiques et favoriser leur mutualisation, notamment à proximité des regroupements d'enseignes.
- S'assurer qu'un minimum d'emplacements de stationnement cyclable soit prévu, à proximité des regroupements d'enseignes en cœurs et en entrée de bourg ainsi qu'au sein des zones d'activités économiques.
- Privilégier et conforter la création d'espaces de stationnement perméables et végétalisés pour limiter l'artificialisation pérenne des milieux, en utilisant des matériaux de type roches naturellement perméables, sable, empierré ou gravillonné, dalles engazonnées, dalles alvéolaires remplissage minéral de granulométrie adaptée, dalles alvéolaires béton, asphalte poreux...

De plus, le petit pont sur la voie ferrée sera réhabilité.

Un axe secondaire sera créé le long du chemin de halage.



Principes d'aménagement paysager et de valorisation de la trame verte et bleue

L'aménagement du centre-ville tiendra compte des points de vue à préserver spatialisés sur les orientations graphiques.

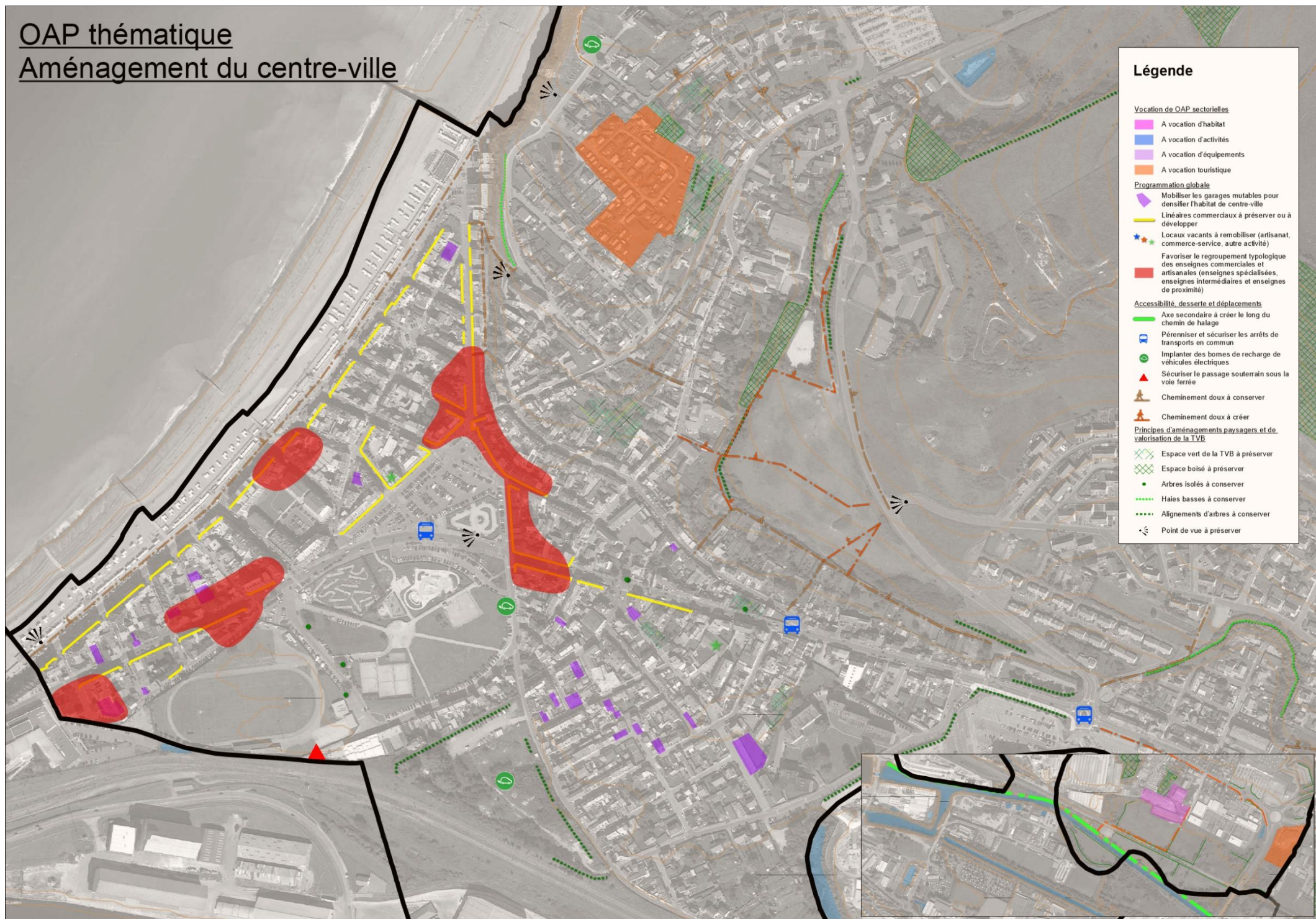
Le patrimoine végétal identifié dans l'OAP devra être conforté et accompagnera la végétalisation et la mise en valeur paysagère du centre-ville.

Gestion des eaux pluviales et prise en compte des paramètres naturels et techniques

Le secteur de la Prairie sera requalifié, afin d'aménager un espace vert contribuant à la gestion des eaux maritimes et pluviales.

OAP thématique

Aménagement du centre-ville



5. OAP thématique « Protection et développement de la trame verte et bleue »

Contexte et enjeux

La préservation, le développement des continuités écologiques et plus largement de la biodiversité sont des enjeux majeurs pour la ville de Mers-les-Bains.

Les écosystèmes marins et terrestres mersois rendent de nombreux services bénéfiques au fonctionnement du territoire : épuration des eaux, prévention des inondations, pollinisation, alimentation, captage de carbone par les végétaux, régulation des températures d'été, espaces de loisirs et de détente, etc., tout en contribuant à la qualité et la diversité des paysages.

L'objectif national de mise en œuvre de la trame verte et bleue, décliné dans le PLU de Mers-les-Bains, vise à enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la remise en bon état et au développement des continuités écologiques.

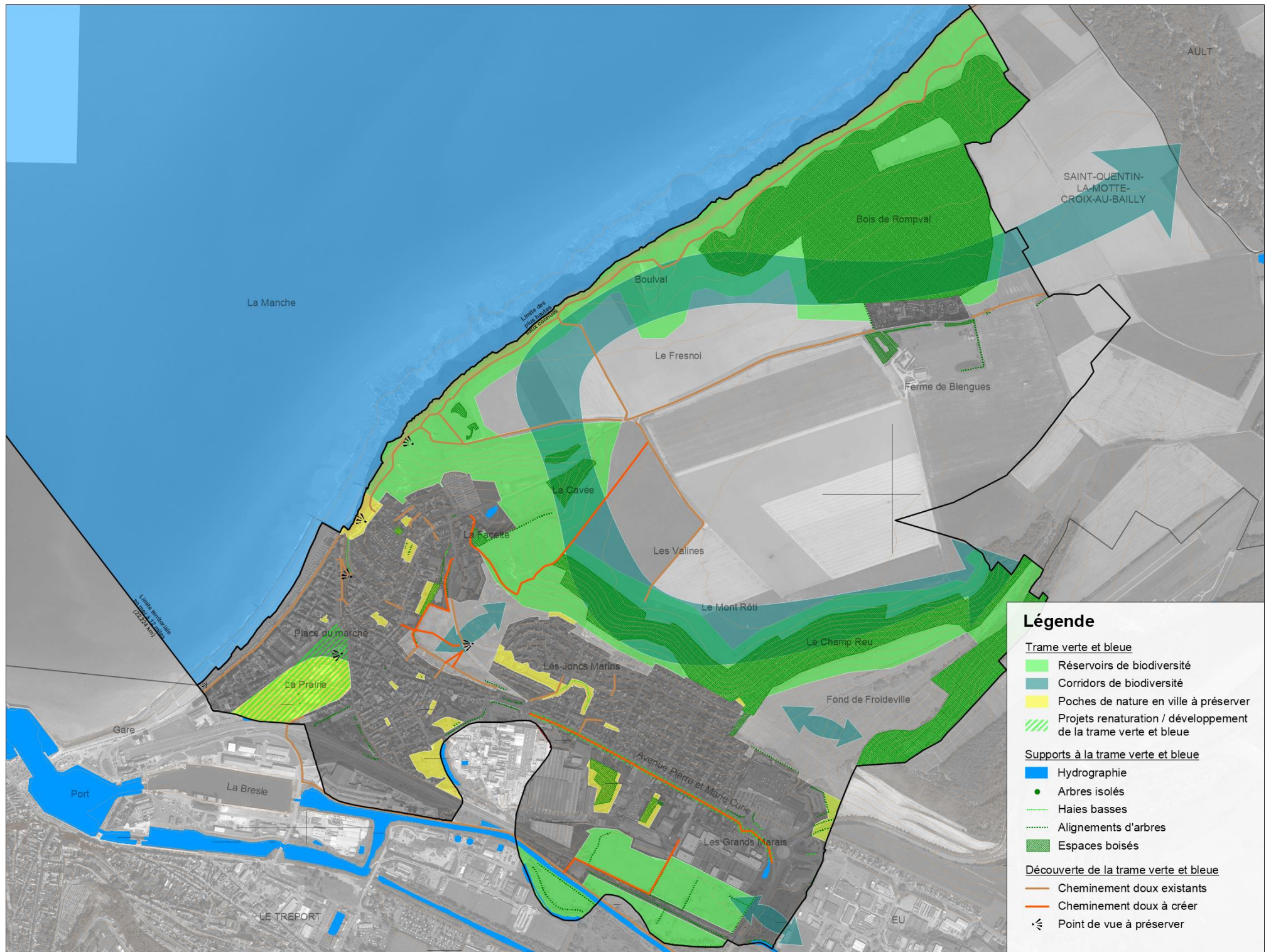
Définition

La trame verte et bleue est composée des milieux riches en biodiversité (les réservoirs de biodiversité) et de corridors reliant ces entités et permettant le déplacement des espèces.

Continuités écologiques : réseau formé par les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques qui les mettent en relation. Les continuités écologiques sont considérées comme fonctionnelles lorsqu'elles sont constituées de milieux à caractères naturels diversifiés et favorables à leur déplacement et lorsqu'elles sont peu fragmentées.

Réservoirs de biodiversité : zones vitales, riches en biodiversité où les individus peuvent réaliser l'ensemble de leur cycle de vie (reproduction, alimentation, abri...).

Corridors écologiques : voies de déplacement empruntées par la faune et la flore qui relient les réservoirs de biodiversité.



Légende

Trame verte et bleue

- Réservoirs de biodiversité
- Corridors de biodiversité
- Poches de nature en ville à préserver
- Projets renaturation / développement de la trame verte et bleue

Supports à la trame verte et bleue

- Hydrographie
- Arbres isolés
- Haies basses
- Alignements d'arbres
- Espaces boisés

Découverte de la trame verte et bleue

- Cheminement doux existants
- Cheminement doux à créer
- Point de vue à préserver

Protéger les réservoirs de biodiversité

A Mers-les-Bains, les réservoirs de biodiversité correspondent aux marais (derniers espaces non urbanisés en fond de vallée), aux coteaux naturels surplombant la ville, aux falaises et au bois de Rompval.

Ces espaces sont protégés par le PLU et ne doivent pas être perturbés.

Maintenir les poches de nature en ville qui assurent la perméabilité écologique du territoire

Au sein des espaces urbanisés, les poches de nature en ville (espaces libres, jardins) encore présentes jouent un rôle essentiel de relais aux continuités écologiques entre le fleuve, les zones humides et les coteaux. A ce titre, elles doivent être conservées.

La Prairie a un statut à part, en raison de son caractère semi-naturel, support d'activités sociales et récréatives (jardin d'enfants, terrains sportifs, accueil de manifestations, etc.). Une renaturation partielle est prévue afin de créer un réservoir naturel d'eau salée, mais en conservant sa vocation d'espace central de la ville, support d'activités et d'équipements qui doivent pouvoir perdurer et évoluer.

Ne pas fragmenter les corridors de biodiversité

Le bon fonctionnement des corridors de biodiversité doit être pris en compte en amont de tout projet sur la commune de Mers-les-Bains. La fragmentation des corridors est interdite – à contrario, les projets devront prévoir la restitution de fonctionnalités écologiques de manière à maintenir des relations effectives entre les réservoirs de biodiversité (par exemple, avec la plantation de haies en périphérie des projets, le maintien d'espaces boisés ou prairiaux, etc.).

Préserver les milieux-support aux continuités écologiques

Préservation, dans le respect de l'article 5 des dispositions communes du règlement :

- Des arbres isolés existants ;
- Des haies basses existantes ;
- Des alignements d'arbres existants ;
- Des espaces boisés.

Plantations nouvelles

De nouvelles plantations sont prévues dans les années à venir :

- Création de noues arborées le long de la RD1015 (avenue Pierre et Marie Curie) ;
- Aménagement de fosses végétales au sein de la place du marché.

Par ailleurs, la plantation de haies entre le boisement du Champ Reu et le Bois de Rompval est encouragée de manière à retisser un corridor écologique plus fonctionnel entre ces espaces.

Création de nouveaux cheminements de découverte des espaces naturels

De nouveaux cheminements doux sont envisagés dans les années à venir. Ils permettront de renforcer le lien entre les habitants et leur environnement naturel :

- Descente sécurisée de l'EuroVelo 4 (vélomaritime) vers la Facette ;
- Piste cyclable le long de la RD1015 (avenue Pierre et Marie Curie) ;

- Lien entre l'impasse du Grand Marais (parc d'activités commerciales des Grands Marais) et le chemin entre Verre et Mer ;
- Liaison piétonne entre le collège et l'école primaire.

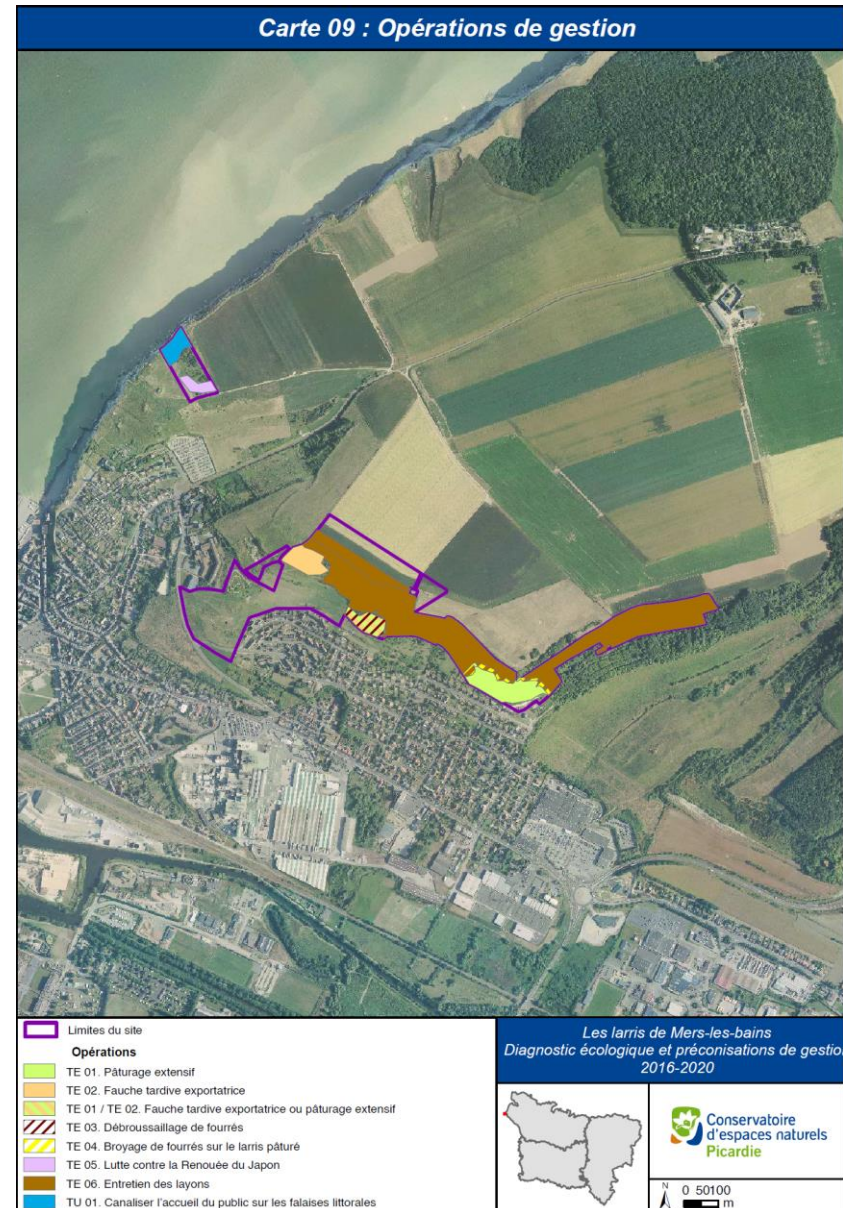
Gestion des larris de Mers-les-bains (périmètre d'intervention du Conservatoire des Espaces Naturels de Picardie)

Source Diagnostic écologique et préconisations de gestion 2016-2020 / CEN de Picardie

Le larris de Mers-les-Bains, avec sa surface importante et sa localisation à l'extrémité de la vallée de la Bresle, présente un intérêt important pour la conservation des espèces et des habitats liés aux milieux calcicoles. Le site présente une diversité de milieux très intéressante avec des pelouses, des ourlets et des fruticées thermophiles ainsi que quelques secteurs de pelouses marnicoles plus fraîches permettant d'accueillir une diversité floristique et faunistique originale. La façade littorale du site présente une végétation typique endémique des falaises crayeuses picardes. Son intérêt patrimonial est donc majeur !

Les usages actuels du site permettent un entretien déjà intéressant pour les espèces et les habitats les plus sensibles. Cette gestion doit maintenant être affinée afin d'optimiser la conservation de ce patrimoine naturel.

Localisation des opérations de gestion préconisées



Opération TE 01 : Optimisation du pâturage équin

Optimiser le pâturage équin déjà présent sur les secteurs de pelouse en baissant la pression de pâturage et en changeant les périodes de fréquentation du site. Elargissement du pâturage actuel à d'autres secteurs du site.

Opération TE 02 : Fauche annuelle tardive exportatrice

Ajuster les périodes de coupe sur les prairies déjà entretenues afin que la fauche ait lieu en fin de saison (mi-juillet minimum). Elargissement de la fauche existante à d'autres secteurs du site.

Opération TE 03 : Débroussaillage de fourrés

Débroussaillage des fourrés thermophiles situés sur le secteur de pelouse / ourlet qui n'est pas pâturé. Les rémanents seront exportés ou stockés sur un secteur de faible intérêt écologique.

Opération TE 04 : Broyage de fourrés sur le larris pâturé

Broyage sans exportation des fourrés situés en lisière haute de la pâture, et ce avant l'arrivée des chevaux sur la parcelle. Cette opération a pour but de repousser la lisière (constitué surtout d'ajonc, de prunellier et d'aubépine) qui semble fermer petit à petit la pelouse.

Opération TE 05 : Lutte contre la Renouée du Japon

En fonction des moyens techniques et financiers possibles, la Renouée du Japon peut être contrôlée par plusieurs moyens :

- Fauche avec exportation des rémanents en décharge spécialisée

- Mise en place d'une bâche posée plusieurs années sur les aires de présence de la Renouée

- Favoriser le recouvrement de la station par des arbustes autochtones adaptés écologiquement,

- Pâturage équin ou caprin, cette plante ne présentant pas de toxicité connue.

Opération TE 06 : Entretien biennal à triennal des milieux ouverts localisés au sein de la fructifiée

Broyage de la végétation herbacée et entretien de la lisière par élagage des arbustes gênants. Opération à réaliser préférentiellement en broyant chaque année une partie du site (la totalité des clairières sera ainsi entretenue sur 2 à 3 ans).

Opération TU 01 : Canaliser l'accueil du public sur les falaises littorales

Installer des clôtures afin de mettre en défend des secteurs de falaise et limiter l'érosion du sol liée au piétinement. Les secteurs à préserver sont à définir avec les différents acteurs notamment la commune. Cette mise en défend permettra de plus de renforcer la sécurité du public sur ce site qui semble fréquenté.

6. Echancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser

Contexte et enjeux

Cet échancier est rédigé en application de l'article L151-6-1 du code de l'urbanisme, créé par la loi Climat et Résilience. Cet article demande que *« les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant »*.

Dans le PLU de Mers-les-Bains, cet échancier a pour objectif d'offrir une meilleure lisibilité de l'évolution souhaitée de l'urbanisation future, établi avec une vision opérationnelle prenant en compte de :

- L'état d'avancement de certaines études ou de certains projets sur les zones considérées ;
- La capacité des réseaux publics (eau potable, assainissement, électricité, etc.) ;
- Les conditions de desserte par la voirie publique ;
- La facilité ou la difficulté à maîtriser le foncier ;
- Les contraintes techniques ou opérationnelles associées aux terrains (géométrie du terrain, topographie, nature des sols, etc.).

L'échancier proposé concerne les zones urbaines et à urbaniser, dont le classement a été motivé et justifié dans le rapport de présentation.

Cet échancier place les opérations selon 3 temporalités inscrite dans la durée prévisible du PLU :








- Court terme, correspondant aux opérations susceptibles d'être finalisées dans les 3 premières années du PLU ;
- Moyen terme, correspondant aux opérations envisagées selon un horizon plus long, soit les 6 premières années du PLU ;
- Long terme, pouvant se situer à 6 ans et au-delà ...

Il s'agit d'échéances prévisionnelles, susceptibles de varier selon des aléas non prévisibles (notamment la volonté des propriétaires de mener ou non ces opérations).








La zone urbaine (constructible et déjà ouverte à l'urbanisation), aurait, à priori, vocation à être urbanisée avant la zone à urbaniser, mais en sachant :

- Que des contraintes (principalement liées au foncier, mais aussi aux risques naturels, à l'état des sols, etc.) pourraient retarder l'urbanisation de certaines zones urbaines (cela pourrait notamment être le cas des dents-creuses, des grands terrains divisibles, des garages mutables et des friches) ;
- Et à l'inverse, que certaines contraintes opérationnelles pourraient être levées plus rapidement que prévu pour l'urbanisation des zones à urbaniser.

Cet échancier prévisionnel devra donner lieu à une analyse de ses résultats trois ans au plus tard après l'approbation du PLU.

Opérations		Echéance prévisionnelle	
Zones urbaine		Finalisation des coups partis	Court terme
		Comblement des dents-creuses	Court à moyen terme
		Reconquête des friches	Moyen terme
		Construction dans des grands terrains divisibles	Moyen à long terme
		Transformation des garages mutables en logements	Moyen à long terme
Secteurs d'OAP		Reconversion de l'ancien camping des Falaise (opération à vocation touristique)	Court terme
		Zone à urbaniser de la friche du Grand Marais (vocation principale d'habitat)	Court à moyen terme

Echéancier d'urbanisation

-  Secteur d'OAP
-  Dent-creuse
-  Grand terrain divisible
-  Renouvellement urbain (réhabilitation, friche, etc.)
-  Transformation garage en logement
-  Coup parti
-  Projet d'activité économique

