P.L.U. DE LA COMMUNE D'ASNELLES

PLAN LOCAL D'URBANISME

SOUS PREFECTURE
DE BAYEUX
16 JUIL. 2019
REÇU

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal qui l'a

Approuvé le 8 juillet 2019

8.4

TEXTES DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

N.I.S

Textes figurant au sein de la pièce 7.1.3 :

- Servitude EL7 (alignement)
- Servitude T7 (relations aériennes)
- Site classé du « port Winston Churchill »

POS Initial 31/07/1980.
Dernière Révision 18/05/2000.

EL7

ALIGNEMENT

I. GENERALITES

Servitudes d'alignement.

Edit du 16 décembre 1607 confirmé par arrêté du Conseil du Roi du 27 février 1765.

Loi du 16 septembre 1805.

Décret n° 62.1245 du 20 octobre 1962 (routes nationales).

Circulaire n° 79-99 du 16 octobre 1979 relative à l'occupation du domaine public routier national (réglementation), modifiée et complétée par circulaire du 19 juin 1980.

Décret du 25 octobre 1938 modifié par décret n° 61.231 du 6 mars 1961 (chemins départementaux).

Instruction générale du 30 mars 1967.

Décret n° 64.262 du 14 mars 1964 chapitre III (voies communales) complété en son article 11 par l'article 3 du décret n° 77.738 du 7 juillet 1977 relatif au permis de démolir et modifié par le décret n° 79-1152 du 28 décembre 1979.

Circulaire n° 723 du 29 décembre 1964 (Intérieur) et n° 474 du 13 septembre 1966.

Code de l'urbanisme article R 123.32.1 nouveau (décret n° 77.736 du 7 juillet 1977 relatif aux plans d'occupation des sols).

Circulaire n° 78.14 du 17 janvier 1978 relative aux emplacements réservés par les plans d'occupation des sols (chapitre premier — généralités — § 1.2.1 4°).

Circulaire n° 80.7 du 8 janvier 1980 du ministère de l'Intérieur.

Ministère de l'intérieur. Direction générale des collectivités locales.

Ministère des transports. Direction générale des transports intérieurs. Direction des routes et de la circulation routière.

Ministère de l'environnement et du cadre de vie. Direction de l'urbanisme et des paysages.

II. PROCEDURE D'INSTITUTION

A. PROCEDURE

a. Plan général d'alignement

Approbation selon l'autorité administrative compétente, par :

— arrêté préfectoral ou décret en Conseil d'Etat pour les routes nationales :

— délibération du conseil général, pour les chemins départementaux ;

— délibération du conseil municipal, soumise à approbation pour les voies communales;

des plans d'alignement dressés par les services des ponts-et-chaussées puis soumis à enquête publique comme en matière d'expropriation.

Toutefois si le plan d'alignement a pour effet de frapper d'une servitude de reculement un immeuble qui est inscrit sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, est compris dans le champ de visibilité d'un édifice classé ou inscrit ou est protégé au titre des articles 4, 9, 17 ou 28 de la loi du 2 mai 1930, il ne peut être adopté qu'après avis de l'architecte des bâtiments de France. Cet avis est réputé délivré en l'absence de réponse dans un délai de 15 jours (décret n° 77.738 du 7 juillet 1977 relatif au permis de démolir - article 3).

Ces plans fixent la limite séparative des voies publiques et des propriétés privées, portent attribution immédiate, dès leur publication, du sol des propriétés non bâties à la voie publique et frappent de servitude de reculement les propriétés bâties ou closes de murs (immeubles en saillie).

b. Plan d'occupation des sols

Nonobstant les dispositions réglementaires relatives à l'alignement, les alignements nouveaux résultent d'un P.O.S. rendu public ou approuvé, se substituent aux alignements résultant des plans généraux d'alignement applicables sur le même territoire (article R 123.32.1 du C.U.).

B. Indemnisation

Plan général d'alignement

L'établissement de ces servitudes ouvre aux propriétaires, à la date de publication du plan approuvé, un droit à indemnité fixée à l'amiable, et représentative de la valeur du sol non bâti.

A défaut d'accord amiable, cette indemnité est fixée comme en matière d'expropriation.

Le sol des parcelles qui cessent d'être bâties, pour quelque cause que ce soit, est attribué immédiatement à la voie avec indemnité réglée à l'amiable ou à défaut, comme en matière d'expropriation.

C. Publicité

Plan général d'alignement

Publication dans leur forme habituelle, des actes administratifs d'approbation.

Dépôt du plan d'alignement, dans les mairies intéressées où il est tenu à la disposition du public.

Publication en mairie de l'avis de dépôt du plan.

III. EFFETS DE LA SERVITUDE

Plan général d'alignement

A. Prérogatives de la puissance publique

1° Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Néant.

2° Obligations de faire imposées au propriétaire

Néant.

B. Limitation au droit d'utiliser le sol

1° Obligations passives

Interdiction pour le propriétaire d'un terrain bâti de procéder à l'édification de toute construction nouvelle, qu'il s'agisse de bâtiments neufs remplaçant des constructions existantes, de bâtiments complémentaires, de surélévation (servitude *non aedificandi*).

Interdiction pour le propriétaire d'un terrain bâti de procéder à des travaux confortatifs tels que renforcement des murs, établissement de dispositifs de soutien, substitution d'aménagements neufs à des dispositifs vétustes, etc. (servitudes *non confortandi*).

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour le propriétaire riverain d'une voie publique dont la propriété est frappée d'alignement, de procéder à des travaux d'entretien courant, mais obligation avant d'effectuer tous travaux de demander l'autorisation de l'Administration. Cette autorisation, valable un an et pour les travaux énumérés, est délivrée sous forme d'arrêté préfectoral pour les routes nationales et les chemins départementaux, et d'arrêté du maire pour les chemins communaux. Le silence de l'Administration ne saurait valoir accord implicite.

RELATIONS AÉRIENNES

(Installations particulières)

I. - GÉNÉRALITÉS

Servitudes aéronautiques instituées pour la protection de la circulation aérienne. Servitudes à l'extérieur des zones de dégagement concernant des installations particulières.

Code de l'aviation civile, 2e et 3e parties, livre II, titre IV, chapitre IV, et notamment les articles R. 244-1 et D. 244-1 à D. 244-4 inclus.

Code de l'urbanisme, article L. 421-1, L. 422-1, L. 422-2, R. 421-38-13 et R. 422-8.

Arrêté interministériel du 31 juillet 1963 définissant les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense (en cours de modification).

Arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

Ministère chargé des transports (direction de l'aviation civile, direction de la météorologie nationale).

Ministère de la défense (direction de l'administration générale, sous-direction du domaine et de l'environnement).

II. - PROCÉDURE D'INSTITUTION

A. - PROCÉDURE

Applicable sur tout le territoire national (art. R. 244-2 du code de l'aviation civile).

Autorisation spéciale délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, en ce qui le concerne, par le ministre chargé des armées pour l'établissement de certaines installations figurant sur les listes déterminées par arrêtés ministériels intervenant après avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

Les demandes visant des installations exemptées de permis de construire devront être adressées au directeur départemental de l'équipement. Récépissé en sera délivré (art. D. 244-2 du code de l'aviation civile). Pour les demandes visant des installations soumises au permis de construire, voir ci-dessous III-B-2°, avant-dernier alinéa.

B. - INDEMNISATION

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur (art. D. 244-3 du code de l'aviation civile).

C. - PUBLICITÉ

Notification, dans un délai de deux mois à compter de la date du dépôt de la demande, de la décision ministérielle accordant ou refusant le droit de procéder aux installations en cause.

Le silence de l'administration au-delà de deux mois vaut accord pour les travaux décrits dans la demande, qu'ils soient ou non soumis à permis de construire, sous réserve de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE

A. - PRÉROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1° Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Néant.

2° Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le propriétaire d'une installation existante constituant un danger pour la navigation aérienne de procéder, sur injonction de l'administration, à sa modification ou sa suppression.

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1° Obligations passives

Interdiction de créer certaines installations déterminées par arrêtés ministériels qui, en raison de leur hauteur, seraient susceptibles de nuire à la navigation aérienne, et cela en dehors de zones de dégagement.

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour le propriétaire de procéder à l'édification de telles installations, sous conditions, si elles ne sont pas soumises à l'obtention du permis de construire et à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur la distribution d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés visés à l'article D. 244-1 institueront des procédures spéciales, de solliciter une autorisation à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département dans lequel les installations sont situées.

La décision est notifiée dans un délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires. Passé ce délai, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives ou réglementaires (art. D. 244-1, alinéa 1, du code de l'aviation civile).

Si les constructions sont soumises à permis de construire et susceptibles en raison de leur emplacement et de leur hauteur de constituer un obstacle à la navigation aérienne et qu'elles sont à ce titre soumises à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile ou de celui chargé des armées en vertu de l'article R. 244-1 du code de l'aviation civile, le permis de construire ne peut être accordé qu'avec l'accord des ministres intéressés. Cet accord est réputé donné faute de réponse dans un délai d'un mois suivant la transmission de la demande de permis de construire par l'autorité chargée de son instruction (art. R. 421-38-13 du code de l'urbanisme).

Si les travaux envisagés sont exemptés de permis de construire, mais soumis au régime de déclaration en application de l'article L. 422-2 du code de l'urbanisme, le service instructeur consulte l'autorité mentionnée à l'article R. 421-38-13 dudit code. L'autorité ainsi consultée fait connaître son opposition ou les prescriptions qu'elle demande dans un délai d'un mois à dater de la réception de la demande d'avis par l'autorité consultée. A défaut de réponse dans ce délai, elle est réputée avoir émis un avis favorable (art. R. 422-8 du code de l'urbanisme).

CODE L'AVIATION CIVILE

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A CERTAINES INSTALLATIONS

Art. R. 244-1 *(Décret n° 80-909 du 17 novembre 1980, art. 7-X ; décret n° 81-788 du 12 août 1981, art. 7-I).* - A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées.

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation.

L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie qui existent à la date du 8 janvier 1959, constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret pris après avis de la commission visée à l'article R. 242-1.

Les dispositions de l'article R. 242-3 sont dans ce cas applicables.

Art. D. 244-1. - Les arrêtés ministériels prévus à l'article R. 244-1 pour définir les installations soumises à autorisation à l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement seront pris après avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

Art. D. 244-2. - Les demandes visant l'établissement des installations mentionnées à l'article D. 244-1, et exemptées du permis de construire, à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés visés à l'article précédent institueront des procédures spéciales, devront être adressées à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département dans lequel les installations sont situées. Récépissé en sera délivré.

Elles mentionneront la nature des travaux à entreprendre, leur destination, la désignation d'après les documents cadastraux des terrains sur lesquels les travaux doivent être entrepris et tous les renseignements susceptibles d'intéresser spécialement la navigation aérienne.

Si le dossier de demande est incomplet, le demandeur sera invité à produire les pièces complémentaires.

La décision doit être notifiée dans le délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires.

Si la décision n'a pas été notifiée dans le délai ainsi fixé, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

Art. D. 244-3. - Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.

Art. D. 244-4 *(Décret n° 80-562 du 18 juillet 1980, art. 2).* - Les décrets visant à ordonner la suppression ou la modification d'installations constituant des obstacles à la navigation aérienne dans les conditions prévues au quatrième alinéa de l'article R. 244-1 sont pris après avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques et contresignés par le ministre chargé de l'aviation civile et par les ministres intéressés.

Arrêté du 25 juillet 1990 :

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

Arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation

NOR : *EQUA9000474A*

Le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article R. 421-38-13 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 241-1 à R. 241-3, R. 244-1 et D. 244-1 ;

Vu l'arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques ;

Vu l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques en date du 14 décembre 1988,

Arrêtent :

Art. 1er. – Les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées comprennent :

a) En dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau ;

b) Dans les agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 100 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Sont considérées comme installations toutes constructions fixes ou mobiles.

Sont considérées comme agglomérations les localités figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 (ou son équivalent pour l'outre-mer) et pour lesquelles des règles de survol particulières sont mentionnées.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux lignes électriques dont l'établissement est soumis à celles de la loi du 15 juin 1906 et des textes qui l'ont modifiée ainsi qu'à celles de l'arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques.

Art. 2. – Pour l'application du troisième alinéa de l'article R. 244-1 du code de l'aviation civile, ne peuvent être soumises à un balisage diurne et nocturne, ou à un balisage diurne ou nocturne, que les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

a) 80 mètres, en dehors des agglomérations ;

b) 130 mètres, dans les agglomérations ;

c) 50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :

- les zones d'évolution liées aux aérodromes ;
- les zones montagneuses ;
- les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs (bâtiments à usage d'habitation, industriel ou artisanal), il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Le balisage des obstacles doit être conforme aux prescriptions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 3. – L'arrêté du 31 juillet 1963 définissant les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées est abrogé.

Art. 4. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, sous réserve des dispositions applicables à chaque territoire en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Art. 5. – Le directeur général de l'aviation civile, les chefs d'état-major de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air, le directeur de l'architecture et de l'urbanisme, le directeur général des collectivités locales, le directeur de la sécurité civile et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juillet 1990.

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
J.-C. SPINETTA

Le ministre de la défense,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil et militaire,
D. MANDELKERN

Le ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
C. VIGOUROUX

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer,
G. BELORGEY

Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
D. CADOUX

Arrêté du 15 novembre 1990 autorisant Aéroports de Paris à prendre une participation dans le capital d'une société

NOR : *EQUA9000973A*

Par arrêté du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et du ministre délégué au budget en date du 15 novembre 1990, Aéroports de Paris est autorisé à prendre une participation au capital de la société A.D.P. Management. La participation d'Aéroports de Paris est fixée à 680 000 F correspondant à 34 p. 100 du capital de la société A.D.P. Management.

Circulaire du 25 juillet 1990 relative à l'instruction des dossiers de demande d'autorisation d'installations situées à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement

NOR : *EQUA9000475C*

Paris, le 25 juillet 1990.

Le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, à MM. les préfets de région, les délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer, les préfets (directions départementales de l'équipement), les directeurs régionaux de l'équipement, les directeurs régionaux et chefs de service d'Etat de l'aviation civile, le directeur général d'Aéroports de Paris, les directeurs des travaux publics des départements et territoires d'outre-mer, les directeurs des aéroports principaux, les directeurs et chefs de service des travaux maritimes, le chef du service des bases aériennes, le chef du service technique des bases aériennes, les chefs des services spéciaux des bases aériennes, les directeurs des ports autonomes et services maritimes chargés des bases aériennes, le chef du service technique de la navigation aérienne, les chefs d'état-major des armées de terre, air, mer, le commandant de l'ALAT, le chef du service central de l'aéronautique navale, le directeur de la circulation

aérienne militaire, le directeur de l'infrastructure de l'air, les commandants des régions aériennes, les préfets maritimes et commandants d'arrondissement maritime, le commandant des forces aériennes de la zone Sud de l'océan Indien, le commandant des forces aériennes aux Antilles et en Guyane, le commandant des forces aériennes en Polynésie française, le commandant des forces aériennes en Nouvelle-Calédonie, le délégué à l'espace aérien

La présente circulaire, prise en application de l'arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation, a pour but de définir la procédure et les règles à appliquer pour l'instruction des dossiers concernant ces demandes d'autorisation d'installations.

I. - Rappel des dispositions réglementaires

L'article R. 244-1 du code de l'aviation civile stipule :

« A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées.

« Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation.

« L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

« Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie qui existent à la date du 8 janvier 1959 constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret pris après avis de la commission visée à l'article R. 242-1.

« Les dispositions de l'article R. 242-3 ci-dessus sont dans ce cas applicables. »

Les installations visées par cet article R. 244-1 du code de l'aviation civile sont définies par les dispositions de l'arrêté interministériel du 25 juillet 1990 prévoyant une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées lorsque leur hauteur est supérieure à 50 mètres en dehors des agglomérations et 100 mètres dans les agglomérations.

L'article R. 421-38-13 du code de l'urbanisme stipule :

« Lorsque la construction est susceptible, en raison de son emplacement et de sa hauteur, de constituer un obstacle à la navigation aérienne et qu'elle est soumise pour ce motif à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées, en vertu de l'article R. 244-1 du code de l'aviation civile, le permis de construire ne peut être délivré qu'avec l'accord des ministres intéressés ou de leurs délégués. Cet accord est réputé donné faute de réponse dans un délai d'un mois suivant la transmission de la demande de permis de construire par l'autorité chargée de son instruction. »

II. - Instruction des demandes d'autorisation

1. *Installations soumises au permis de construire*

La demande d'autorisation est constituée par le dossier de permis de construire.

Le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire transmet un exemplaire de la demande d'autorisation de construire à la direction régionale de l'aviation civile ou au service d'Etat de l'aviation civile ou à la direction générale d'Aéroports de Paris et à la région aérienne et, éventuellement, à la région maritime concernés, avec copie au chef du district aéronautique.

A cette demande, le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire doit :

- joindre un plan de situation de l'installation projetée à l'échelle 1/25 000 (ou 1/20 000) ;
- joindre un extrait du plan cadastral ;
- préciser la cote au pied de l'installation et sa hauteur.

2. *Installations non soumises au permis de construire*

Les déclarations adressées au directeur départemental de l'équipement, conformément aux dispositions de l'article D. 244-2 du code de l'aviation civile, sont transmises à la direction régionale de l'aviation civile ou au service d'Etat de l'aviation civile ou à la direction générale d'Aéroports de Paris et à la région aérienne et, éventuellement, à la région maritime concernés, avec copie au chef du district aéronautique.

A cette demande, le directeur départemental de l'équipement doit :

- joindre un plan de situation de l'installation projetée à l'échelle 1/25 000 (ou 1/20 000) ;
- joindre un extrait du plan cadastral ;
- préciser la cote au pied de l'installation et sa hauteur.

3. *Instruction des demandes*

a) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris recueille l'avis du chef du district aéronautique (lorsqu'il existe).

b) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris et le commandant de la région aérienne et le préfet maritime font procéder à une étude afin de faire apparaître comment se situe l'obstacle projeté par rapport aux zones de servitudes aéronautiques et aux zones d'évolution liées aux aérodromes existants ou projetés, ainsi qu'à l'ensemble des zones de l'espace aérien susceptibles d'être utilisées par les aéronefs.

c) L'autorisation est accordée sous réserve, le cas échéant, d'une ou des deux conditions suivantes :

- balisage de l'obstacle ;
- limitation de sa hauteur.

d) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris et le commandant de la région aérienne et le préfet maritime font parvenir leur décision au service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire en respectant le délai d'un mois.

e) Le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire prend en considération les avis formulés.

f) Dans tous les cas et conformément à l'instruction relative au service d'information aéronautique, lorsque l'autorisation a été donnée et les installations réalisées, le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris demande au service d'information aéronautique :

- de porter à la connaissance des navigateurs aériens, par voie de NOTAM, l'existence (ou la suppression) de tout obstacle dépassant 50 mètres au-dessus du sol hors agglomération et 100 mètres au-dessus du sol en agglomération ;
- de faire figurer (ou de supprimer) cet obstacle artificiel dans (de) la liste des obstacles artificiels isolés de l'AIP.

Si l'obstacle dépasse 100 mètres au-dessus du sol, le service de l'information aéronautique prend, en outre, les dispositions pour les faire figurer sur les cartes aéronautiques au 1/500 000 OACI (ou la carte équivalente pour l'outre-mer).

h) Le propriétaire de l'installation doit aviser le directeur général d'Aéroports de Paris ou le chef de district aéronautique, lorsqu'il existe, de toute interruption de fonctionnement du balisage, afin que l'information soit portée à la connaissance des navigateurs aériens par voie de NOTAM.

III. - Règles à appliquer

1. *Principe général*

Le refus de délivrer l'autorisation de construire une installation de hauteur supérieure à celle qui rend cette autorisation obligatoire doit être exceptionnel.

2. *Balisage des obstacles*

Il est rappelé qu'un balisage ne peut être prescrit que pour les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

a) 80 mètres, en dehors des agglomérations ;

b) 130 mètres, dans les agglomérations ;

c) 50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :

- les zones d'évolution liées aux aérodromes ;
- les zones montagneuses ;
- les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs, il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

3. *Zones d'évolution liées aux aérodromes*

Une attention particulière doit être apportée à l'étude des dossiers relatifs aux projets d'installations situées dans les « zones d'évolution liées aux aérodromes » susceptibles d'être utilisées lors de l'exécution de procédures d'approche et de départ, et pouvant intéresser des zones hors servitudes de dégagement.

Dans ces zones, les obstacles peuvent être particulièrement contraignants et, dans certains cas, avoir une répercussion notable sur les minimums opérationnels de l'aérodrome entraînant, de ce fait, une réduction des taux de régularité.

IV. – Instruction des demandes d'installation des lignes électriques et des centres radioélectriques

Les lignes électriques et les centres radioélectriques, en raison de leur nature, font l'objet de procédures particulières ; ces procédures ne sont pas modifiées par la présente circulaire.

Les dossiers des lignes électriques sont instruits conformément à la loi du 15 juin 1906 et aux textes qui l'ont modifiée.

Les demandes d'installation des stations radioélectriques sont soumises à la procédure dite de la « CORESTA » (Commission d'étude de la répartition géographique des stations radioélectriques).

V. – Application de la circulaire dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte

Chaque territoire peut établir une circulaire d'application à partir du texte applicable en métropole, en tenant compte des dispositions particulières locales.

Demeurent toutefois applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte les dispositions de la présente circulaire dans le cas où une circulaire particulière n'a pas été établie.

VI. – Toutes les dispositions antérieures ayant le même objet sont abrogées.

VII. – Les directeurs régionaux de l'aviation civile ou les chefs de services d'Etat de l'aviation civile, le directeur général d'Aéroports de Paris, les préfets (D.D.E.), les directeurs des travaux publics des départements et territoires d'outre-mer, les commandants des régions aériennes et les préfets maritimes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente circulaire, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
J.-C. SPINETTA

Le ministre de la défense,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil et militaire,
D. MANDELKERN

Le ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
C. VIGOUROUX

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
A. CHRISTNACHT

Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
D. CADOUX

ANNEXE

LISTE DES NOMS ET ADRESSES DE (1)

1° Aéroports de Paris.
2° Directions régionales de l'aviation civile.
3° Services d'Etat et services de l'aviation civile outre-mer.
4° Districts aéronautiques.
5° Régions aériennes, régions maritimes et commandements des forces aériennes outre-mer.

(1) La liste des noms et adresses des correspondants civils et militaires peut être consultée au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

MINISTÈRE DE LA CULTURE, DE LA COMMUNICATION ET DES GRANDS TRAVAUX

COMMUNICATION

Arrêté du 8 novembre 1990 relatif au Grand Prix national de la création audiovisuelle

NOR : *MICT9000708A*

Le ministre de la culture, de la communication et des grands travaux et le ministre délégué à la communication,

Vu le décret n° 88-823 du 18 juillet 1988 relatif aux attributions du ministre de la culture, de la communication et des grands travaux ;

Vu le décret n° 88-835 du 20 juillet 1988 relatif aux attributions du ministre délégué auprès du ministre de la culture, de la communication et des grands travaux, chargé de la communication,

Arrêtent :

Art. 1er. – Il est institué un Grand Prix national de la création audiovisuelle destiné à consacrer chaque année les mérites d'un auteur, d'un réalisateur, d'un acteur, d'une personnalité ou d'un organisme dont l'œuvre, la carrière ou le travail ont particulièrement servi la création audiovisuelle française.

Art. 2. – Ce prix est décerné par le ministre chargé de la communication.

Il est attribué sur proposition d'un jury, présidé par le directeur général du Centre national de la cinématographie, composé de personnalités désignées pour un an, éventuellement renouvelable, par le ministre chargé de la communication.

Art. 3. – Le directeur général du Centre national de la cinématographie est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 novembre 1990.

Le ministre délégué à la communication,
CATHERINE TASCA

Le ministre de la culture, de la communication et des grands travaux,
JACK LANG

1429

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU CALVADOS

DIRECTION DES COLLECTIVITÉS
LOCALES ET DE L'ENVIRONNEMENT

BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT

Caen, le 15 DEC. 2003

Affaire suivie par :
Melle C Le Chevallier
☎ 02.31.30.62.93.

Le Préfet de la région Basse-Normandie,
Préfet du Calvados

à

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement
-Service des Sites et Paysages-
Citis Le Pentacle
Avenue de Tsukuba
14209 HEROUVILLE SAINT CLAIR

Objet : Classement du site formé par le port artificiel Winston Churchill et les falaises qui le dominent

P.J. :-une copie du décret de classement
-un exemplaire de la carte de délimitation du site au 1/25 000ème

Par décret en Conseil d'Etat en date du 27 octobre 2003, publié au Journal Officiel de la République Française du 1er novembre 2003, Monsieur le Premier Ministre a prononcé le classement, au titre des sites, de l'ensemble formé par le port artificiel Winston Churchill et les falaises qui le dominent, sur le territoire des communes d'Arromanches Les Bains, Asnelles, Saint-Côme de Fresné et Tracy sur Mer, après achèvement de la procédure qui a été mise en œuvre, au plan local et au plan national, en application des dispositions des articles L 341-1 à L 341-15 du Code de l'Environnement.

J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, pour votre information, une copie de ce décret de classement, ainsi qu'un exemplaire de la carte de délimitation du site au 1/25 000ème.

Pour le Préfet et par délégation
Le Directeur

Yannick ENOCH

14038 CAEN CEDEX – TÉL : 02.31.30.64.00
www.calvados.pref.gouv.fr

Ampliation certifiée conforme
Pour le Secrétaire Général du Gouvernement

Jean-Pierre ROBLIN

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

DECRET du 27 OCT. 2003

portant classement parmi les sites du département du Calvados de l'ensemble formé par le port artificiel Winston Churchill et les falaises qui le dominent, sur le territoire des communes d'ARROMANCHES-LES-BAINS, ASNELLES, SAINT-CÔME-DE-FRESNE et TRACY-SUR-MER

NOR : DEVN0310026D

LE PREMIER MINISTRE

SUR le rapport de la ministre de l'écologie et du développement durable,

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L.341-1 à L.341-6 ;

VU le décret n° 69-607 du 13 juin 1969, portant application des articles 4 et 5-1 de la loi du 2 mai 1930 modifiée sur la protection des sites ;

VU l'arrêté du ministre de l'Education nationale, en date du 12 décembre 1946, portant inscription sur l'inventaire des sites historiques du Calvados des hauteurs situées, sur le territoire des communes d'Arromanches et de Tracy, à l'est et à l'ouest du port artificiel allié dénommé "Port Winston Churchill" ;

VU l'arrêté du préfet de la région Basse-Normandie, en date du 10 novembre 1992, portant inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, en totalité, de la batterie de défense de la plage d'Asnelles (Calvados), édifiée sur le domaine public, figurant au cadastre, section AB, parcelle n° DP 27 ;

VU l'arrêté du préfet de la région Basse-Normandie, en date du 27 avril 1998, portant inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques des parties suivantes de l'ancienne station radar d'Arromanches-les-Bains : le socle en béton du radar "Würzburg" (détruit), l'ensemble des ouvrages annexes subsistants, figurant au cadastre section B, sur la parcelle n° 231 ;

J.O.N° 254 DU - 1 NOV. 2003

VU les résultats de l'enquête administrative, prescrite par arrêté préfectoral en date du 14 novembre 2000, qui s'est déroulée du 18 décembre 2000 au 19 janvier 2001, notamment l'absence de consentement des propriétaires ;

VU la délibération du conseil municipal d'Arromanches, en date du 19 janvier 2001 ;

VU la délibération du conseil municipal d'Asnelles, en date du 15 février 2001 ;

VU la délibération du conseil municipal de Saint-Côme-de-Fresné, en date du 12 janvier 2001 ;

VU la délibération du conseil municipal de Tracy-sur-Mer, en date du 29 décembre 2000 ;

VU les avis émis par la commission départementale des sites, perspectives et paysages du Calvados, en date des 6 février 1998 et 5 juin 2001 ;

VU l'avis émis par la Commission supérieure des sites, perspectives et paysages, en date du 20 septembre 2001 ;

VU l'avis émis par le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, en date du 7 février 2003 ;

VU l'avis émis par le ministre délégué au budget, en date du 14 juin 2002 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

CONSIDERANT que la préservation de l'ensemble formé par le port artificiel Winston Churchill et les falaises qui le dominent, sur le territoire des communes d'ARROMANCHES-LES-BAINS, ASNELLES, SAINT-CÔME-DE-FRESNE et TRACY-SUR-MER, présente, en raison de son caractère historique, un intérêt général au sens de l'article L.341-1 du code de l'environnement,

DECRETE

ARTICLE 1er : Est classé parmi les sites du département du CALVADOS, sur le territoire des communes d'ARROMANCHES-LES-BAINS, ASNELLES, SAINT-CÔME-DE-FRESNE et TRACY-SUR-MER, l'ensemble formé par le port artificiel Winston Churchill et les falaises qui le dominent, d'une superficie de 1.030 hectares environ, dont 1.000 hectares appartenant au domaine public maritime, délimité comme suit, conformément à la carte au 1/25.000ème et aux plans cadastraux annexés au présent décret, en allant dans le sens des aiguilles d'une montre :

PREMIER SECTEUR TERRESTRE (Ouest)

COMMUNE DE TRACY-SUR-MER

SECTION A (1ère feuille)

Point d'origine : l'angle nord-ouest de la parcelle n° 1 ;
la limite du domaine public maritime (La Manche), jusqu'à l'angle ouest de la parcelle n° 96 ;
la traversée du chemin rural dit des Poissonniers ;
la limite sud-est de la parcelle n° 913 ;
les limites nord-est et sud-est de la parcelle n° 723 ;
la limite sud-ouest des parcelles n° 723, 727 et 726 ;
la limite sud-est de la parcelle n° 91 ;
la limite sud-ouest des parcelles n° 91 à 89, 490, 83 et 82 ;
la limite sud-est de la parcelle n° 62 ;
la limite sud-ouest des parcelles n° 62 à 64, 488 à 485, 67, 679 et 678 ;
la limite nord-ouest de la parcelle n° 678 ;
la rive sud du chemin rural dit des Poissonniers, jusqu'à la limite entre la commune de Tracy-sur-Mer et la commune de Manvieux ;
la limite entre la commune de Tracy-sur-Mer et la commune de Manvieux, jusqu'au point d'origine.

SECOND SECTEUR TERRESTRE (Est)

COMMUNE d'ARROMANCHES-LES-BAINS

SECTION A

Point d'origine : l'angle sud de la parcelle n° 392 ;
la limite sud-ouest des parcelles n° 393 et 340 ;
la limite nord-ouest des parcelles n° 340 et 353 ;
une ligne fictive, parallèle à la limite nord-ouest de la parcelle n° 354, reliant l'angle nord-ouest de la parcelle n° 353 à la limite nord-est de la parcelle n° 354 ;
la limite nord-est de la parcelle n° 354 ;
la limite nord-ouest de la parcelle n° 358 ;
la traversée de la rue du Calvaire ;
la limite nord-ouest de la parcelle n° 366 ;
la limite entre la section A et la section B.

SECTION B

La limite entre la section B et le domaine public maritime (La Manche), jusqu'à la limite entre la commune d'Arromanches-les-Bains et la commune de Saint-Côme-de-Fresné.

COMMUNE DE SAINT-CÔME-DE-FRESNE

SECTION AI

La limite entre la section AI et le domaine public maritime (La Manche), jusqu'à la limite entre la section AI et la section AB ;
la limite entre la section AI et la section AB ;
la limite (pointillé) entre la sous-parcelle n° 39a et la sous-parcelle non référencée supportant des constructions ;
la limite (pointillé) entre la sous-parcelle n° 95a et la sous-parcelle n° 95b ;
la rive nord du chemin départemental n° 514, de Cabourg à Osmanville, jusqu'à la limite entre la commune de Saint-Côme-de-Fresné et la commune d'Arromanches-les-Bains.

COMMUNE D'ARROMANCHES-LES-BAINS

TABLEAU d'ASSEMBLAGE

La rive nord, puis ouest, du chemin départemental n° 514, de Cabourg à Osmanville par Ouistreham, jusqu'au sentier dit du Heurtevent ;
le sentier dit du Heurtevent, jusqu'au point d'origine.

ARTICLE 2 : Est également classé le domaine public maritime, à l'intérieur du périmètre ci-après défini, dont les extrémités sont repérées sur la carte au 1/25.000ème par les points A, B, C et D :
- le point A étant identique au point d'origine du premier secteur terrestre (ouest), sur la commune de Tracy-sur-Mer ;
- le point B se trouvant au large, à une distance de deux kilomètres au nord du point A ;
- le point C se trouvant au large, à une distance de deux kilomètres au nord du point D ;
- le point D étant, sur la commune d'Asnelles, l'intersection de la limite du domaine public maritime et de l'angle nord-est de la parcelle n° 27 de la section DP (batterie de défense de la plage d'Asnelles).

En mer, le périmètre classé est délimité par des lignes droites fictives reliant entre eux les points A, B, C et D ; sur le littoral, la limite est celle du domaine public maritime, entre les points D et A.

ARTICLE 3 : L'arrêté susvisé du ministre de l'Education nationale, en date du 12 décembre 1946, portant inscription sur l'inventaire des sites historiques du Calvados des hauteurs situées, sur le territoire des communes d'Arromanches et de Tracy, à l'est et à l'ouest du port artificiel allié dénommé "Port Winston Churchill", est abrogé en tant qu'il concerne le site classé par le présent décret.

ARTICLE 4 : Le présent décret sera notifié au préfet du Calvados et aux maires d'ARROMANCHES, ASNELLES, SAINT-CÔME-DE-FRESNE et TRACY-SUR-MER.

ARTICLE 5 : Le présent décret, la carte au 1/25.000ème et les plans cadastraux annexés pourront être consultés à la préfecture du Calvados et aux mairies d'ARROMANCHES, ASNELLES, SAINT-CÔME -DE-FRESNE et TRACY-SUR-MER.

ARTICLE 6 : La ministre de l'écologie et du développement durable est chargée de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

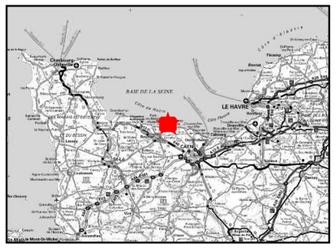
Fait à Paris, le 27 OCT. 2003

Jean-Pierre RAFFARIN

Par le Premier ministre :

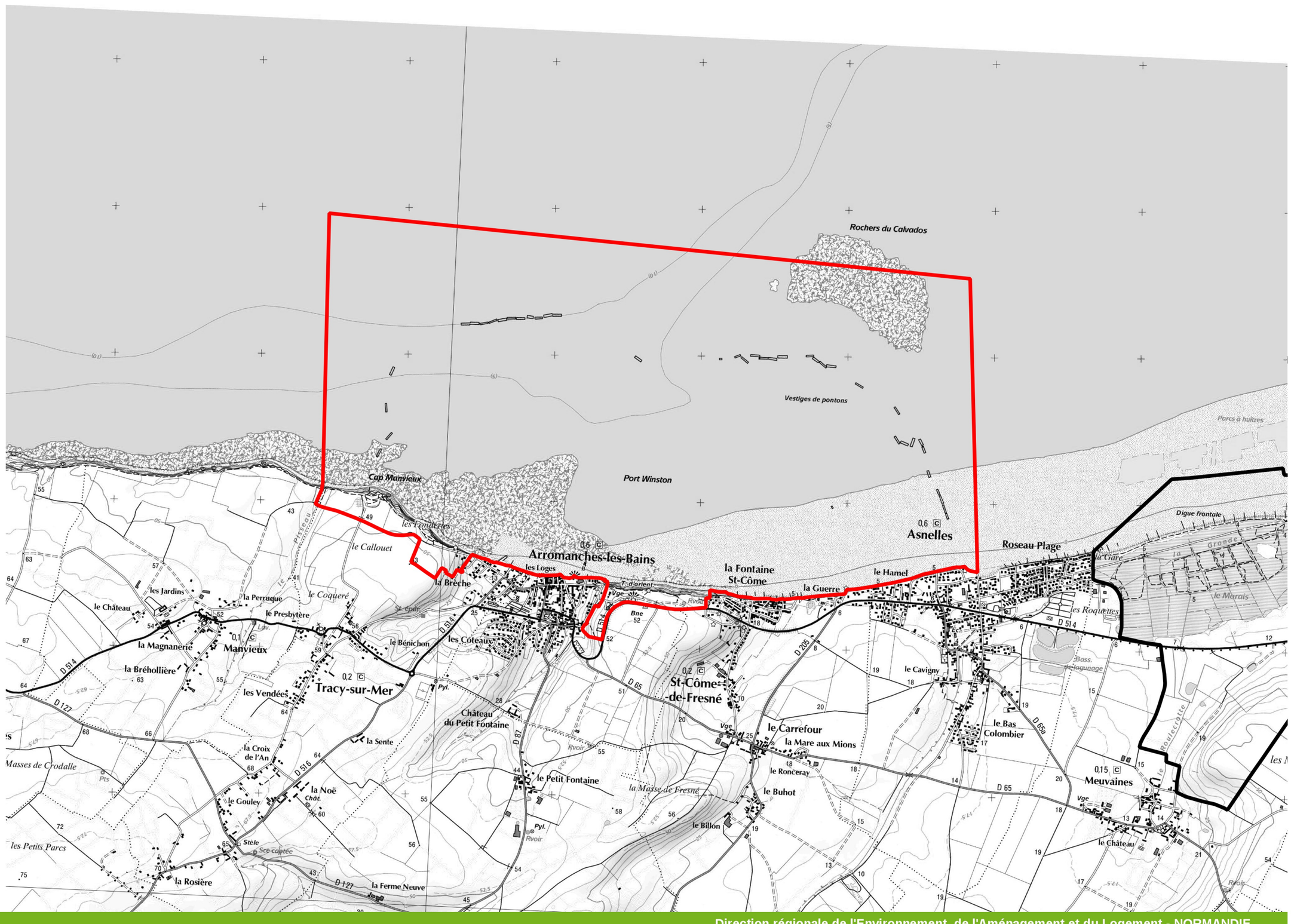
La ministre de l'écologie et du développement durable

Roselyne BACHELOT



Port Winston Churchill et les falaises qui le dominent

Date : 2003-10-27



Sources :
© IGN
© DREAL Normandie

Production:
Le 21/12/2015 - DREAL Normandie
JD-2015-12-21T11:30:54

0 0.5 1 km

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Site classé

N° 14129

Arromanches-les-Bains, Asnelles, Saint Come-de-Fresné, Tracy-sur-Mer

Port artificiel Winston Churchill et falaises qui le dominent

Situation

La commune d'Arromanches se situe, sur le littoral, à 8,5 km au nord-est de Bayeux. Le site terrestre se limite aux deux falaises qui encadrent les vestiges du port, tandis que le site maritime s'étend à 2 km en mer.

DREAL/Agence Yo

La rade d'Arromanches

Typologie
Site historique

Communes concernées
Arromanches-les-Bains, Asnelles, Saint Come-de-Fresné, Tracy-sur-Mer

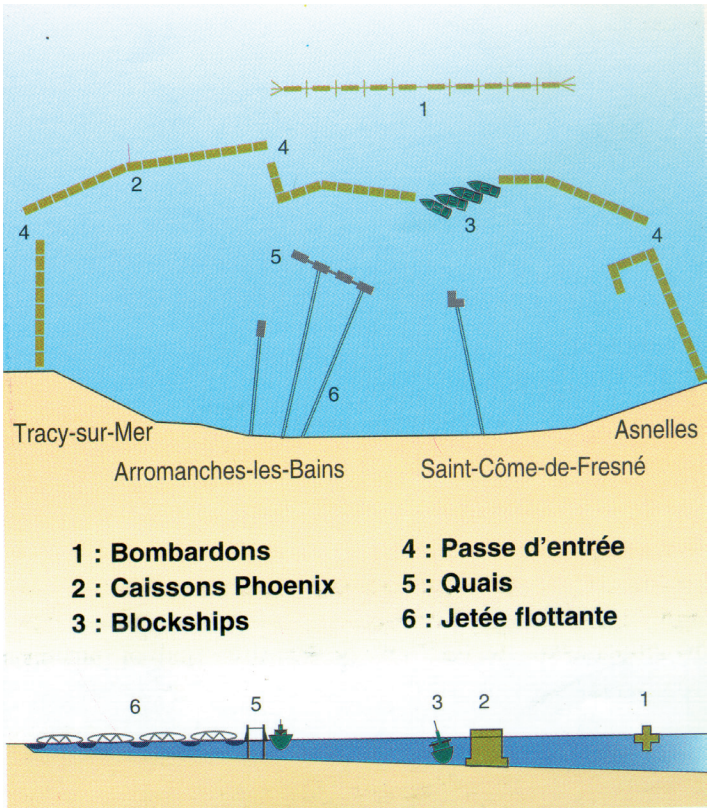
Surface terrestre
32 ha

Surface maritime
953 ha

Date de classement
Décret du 27 octobre 2003

Histoire

Au XIXè siècle, comme bien d'autres bourgs côtiers, Arromanches est un village d'agriculteurs, de pêcheurs, de commerçants et d'artisans. C'est à la fin du XIXè siècle, avec le développement du tourisme balnéaire qu'Arromanches devient un lieu de villégiature prisé. Au début du XXè siècle cette petite bourgade du Bessin prend le nom d'Arromanches-les-Bains. Lors de la seconde guerre mondiale, l'échec de Dieppe en 1942 montre aux alliés qu'il



Droits Réservés

Schéma du port artificiel

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie

est impossible de s'emparer d'un port par une attaque frontale. Lorsque le commandement allié choisit la Normandie pour un débarquement sur les plages, il décide, sur une suggestion de Winston Churchill, de construire deux ports pour acheminer les quantités considérables d'hommes et de matériel dont ils auraient besoin : Omaha-Beach en secteur américain et Arromanches en secteur britannique. Ce dernier site offre des conditions favorables, la petite station balnéaire est blottie au fond d'une « valleuse » protégée par de hautes falaises. En raison de l'étroitesse de la plage, les alliés ne débarquent pas à Arromanches. Ce sont les troupes britanniques venues de Gold-Beach qui libèrent la ville en fin de journée du 6 juin. La construction du port commence dès le lendemain. De gigantesques pontons en béton sont remorqués à travers la Manche. Sur place, ils sont remplis d'eau et assemblés pour former une vaste rade de 500 hectares depuis le Cap Manvieu (à l'ouest) jusqu'à Asnelles (à l'est). Pour amarrer les navires, des digues flottantes coulissent sur des pieux en suivant la marée ; elles sont reliées à la terre par quatre voies sur flotteurs de plusieurs centaines de mètres. Au large, de vieux navires sont coulés pour servir de brise-lames. Le 19 juin une tempête dévaste les deux ports, seul celui d'Arromanches est remis en état puis terminé pour devenir le siège d'un trafic intense de 6 000 tonnes de matériel débarqué par jour. Conçu à l'origine pour 3 mois, il fonctionne jusqu'au 19 novembre 1944. Les hauteurs de Tracy-sur-Mer et d'Arromanches ont été inscrites parmi les sites dès 1946. Cette protection est renforcée en en 2003 par un classement étendu à l'ensemble des vestiges en mer. En 2004, le site intègre l'Opération Grand Site « Normandie 44 ». (voir également Tracy-sur-Mer site 14113).

DREAL/Agence Yo

Vestiges des pontons et le Cap Manvieu

DREAL/Agence Yo

Le plateau d'Arromanches et les pontons

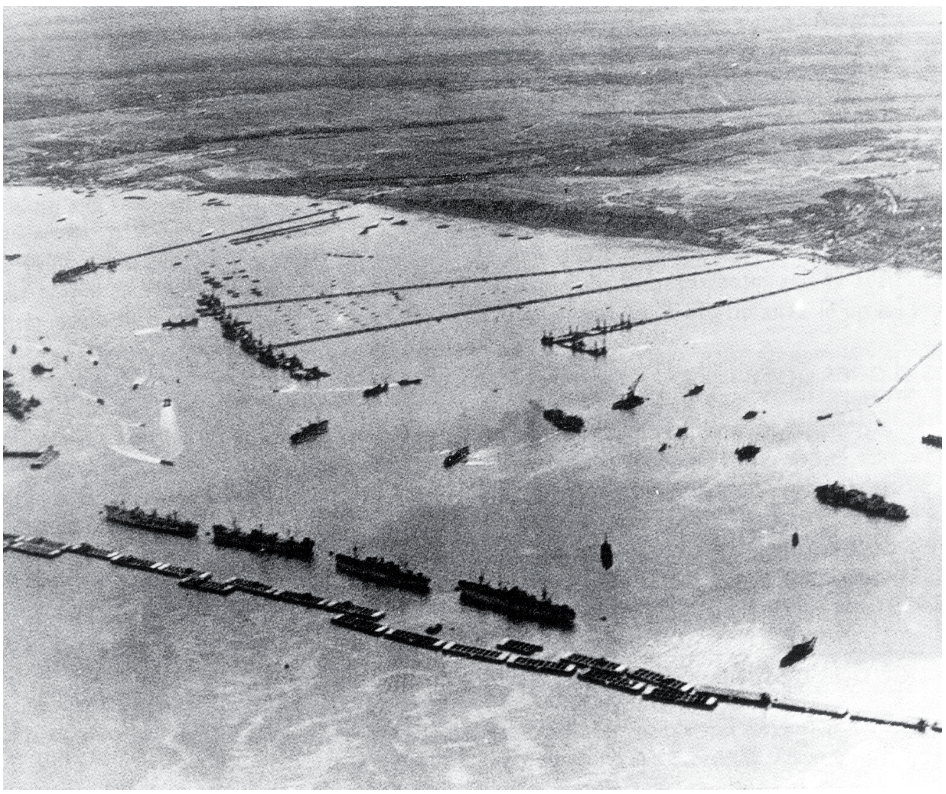
Le site

Devant le bourg d'Arromanches, les derniers pontons sont une curiosité incontournable de la visite des sites du débarquement. Les blocs de béton, et les vestiges des voies flottantes sont les seules traces du port artificiel, mais quelles traces ! Depuis les rues, sur la plage et même des communes voisines ils mettent en scène l'espace et soulignent l'horizon de leurs imposantes masses grises. Arromanches n'a jamais retrouvé la quiétude d'antan, tous les ans des milliers de visiteurs viennent découvrir ce qui fut une des plus grandes prouesses techniques de la guerre. Les falaises qui dominent la rade offrent une vue étonnante sur le port Winston Churchill et l'horizon marin. A l'ouest, le plateau du cap Manvieu, moins fréquenté que le plateau Est, a conservé sa vocation agricole avec ses grands champs ouverts. Le Conservatoire du Littoral, qui est propriétaire en grande partie des terrains, les préserve du développement touristique qui se concentre à l'Est depuis le centre du bourg, avec le musée, jusqu'au cinéma circulaire installé sur les hauteurs. Le site, bordé par la RD 514, inclus le vallon boisé, coupure verte naturelle dans le lacet de la route. Le plateau à l'est est envahi de touristes dès le mois de mai, le parking sur la falaise est bondé, le belvédère-table d'orientation

est surchargé et les promeneurs errent parmi les vestiges de défense allemands sans trop comprendre leur usage. La vue sur l'ancienne rade est dégagée et le coup d'oeil reste magnifique sur les pontons Phoenix et la mer. A l'extrémité Est du parking, se trouvent les derniers champs cultivés des falaises du Bessin. A partir de cet endroit, les murailles du Bessin s'abaissent pour laisser la place aux immenses plages de sable de la Côte de Nacre.

Devenir du site

Les orientations d'aménagement de l'Opération Grand Site soulignent particulièrement la surutilisation du plateau Est qui entraîne une perte de relation entre histoire et paysage. L'endroit est trop investi par la voiture et la multiplicité des informations touristiques détourne l'attention des traces historiques. L'étude préconise de retirer les aires de stationnement en arrière de l'espace historique et de conforter et pérenniser les derniers vestiges, notamment ceux liés aux défenses allemandes. Des informations peuvent être apportées afin de faciliter la visite et la compréhension du lieu. Comme bien d'autres sites littoraux du débarquement, deux menaces difficilement maîtrisables pèsent sur Arromanches : la pression touristique et l'érosion naturelle des falaises et des vestiges.



Droits Réservés

Le port artificiel en 1944

Date de parution : septembre 2013
DREAL Basse-Normandie / SRMP / DSP
10 boulevard du général Vanier CS 60040
14006 Caen cedex
Tél. 02 50 01 83 00 - Fax. 02 31 44 59 87
courriel :
DREAL-Basse-Normandie@developpement-durable.gouv.fr
www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr

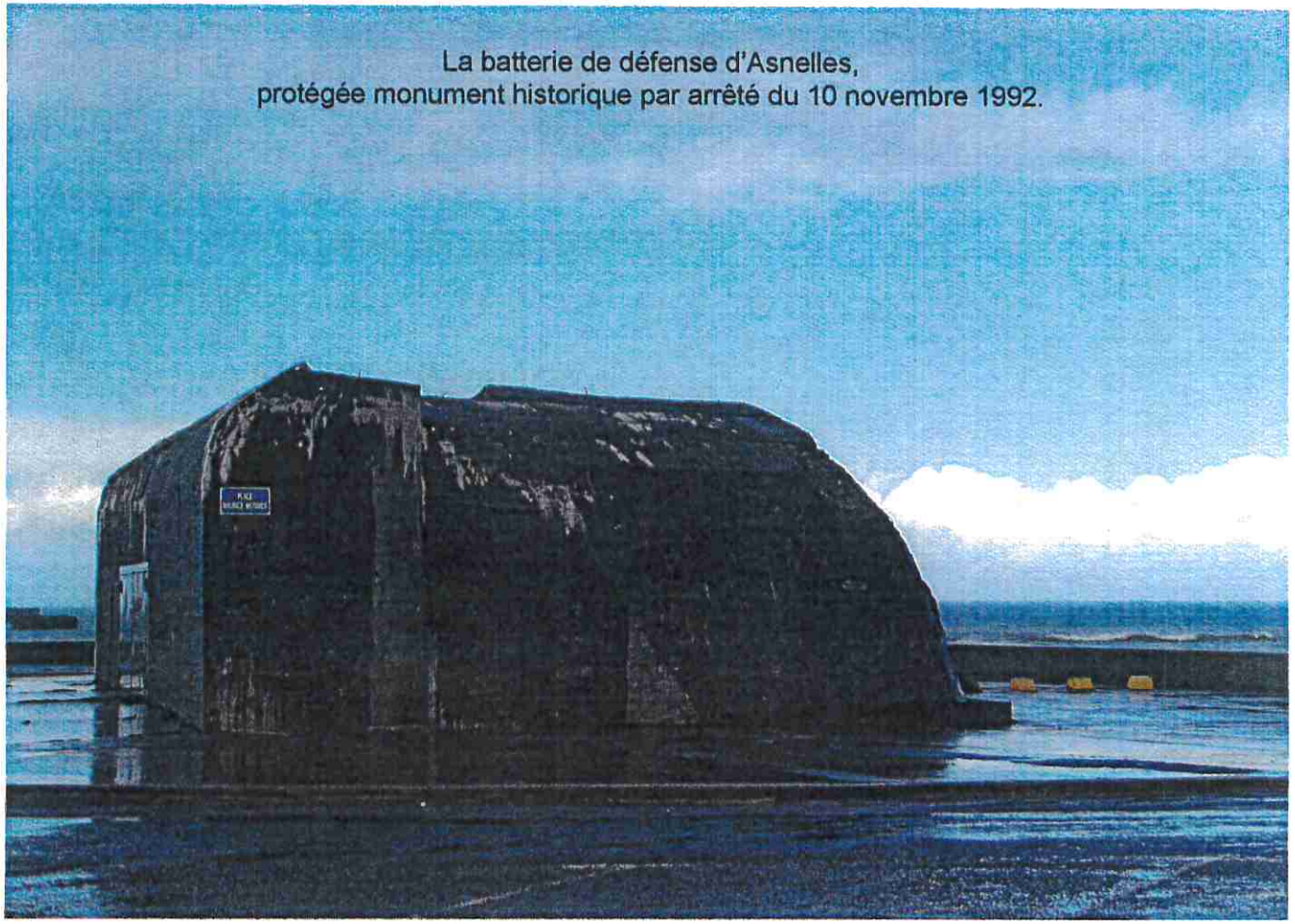
Le classement d'un site constitue la reconnaissance au plus haut niveau de la qualité du patrimoine paysager national. Il offre les moyens d'assurer la préservation de ses qualités exceptionnelles, quelles soient pittoresques, scientifiques, historiques ou légendaires. C'est pourquoi :

- Les travaux susceptibles de modifier ou détruire l'aspect ou l'état des lieux sont soumis à autorisation spéciale délivrée par le ministre chargé des sites ou le préfet de département (articles L341-10 et R341-10 du code de l'environnement).
- Le camping et le stationnement des caravanes sont interdits, quelle qu'en soit la durée, conformément aux dispositions des articles R111-42 et 38 du code de l'urbanisme.
- La publicité est interdite (article L581-4 et suivants du code de l'environnement).
- La limite du site doit être reportée dans le document d'urbanisme en tant que servitude d'utilité publique opposable aux tiers (articles L126-1 et R 126-1 du code de l'urbanisme).

COMMUNE D'ASNELLES

Proposition de périmètre délimité des abords

Projet réalisé par:
- Dominique LAPRIE-SENTENAC
- Catherine MONTAGNE
avec des éléments d'étude de Loïc MOREL



La batterie de défense d'Asnelles,
protégée monument historique par arrêté du 10 novembre 1992.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA CULTURE

Direction Régionale
des Affaires Culturelles
de Normandie

SOMMAIRE

- CADRE JURIDIQUE P. 03
- CADRE GENERAL DES PDA P. 05
- PRESENTATION DE LA COMMUNE P. 06
- SITUATION ET PRESENTATION DE L'EDIFICE P. 07
- LA PROTECTION ACTUELLE P. 08
- DIAGNOSTIC DES ABORDS P. 09
- LES COVISIBILITES DU MONUMENTS HISTORIQUES P. 11
- LA PROPOSITION DU PDA P. 12

CADRE JURIDIQUE

LES ABORDS DE MONUMENTS HISTORIQUES

Article L621-30 du code du patrimoine
PERIMETRE DELIMITE DES ABORDS (PDA)

I. «Les immeubles ou ensembles d'immeubles qui forment avec un monument historique un ensemble cohérent ou qui sont susceptibles de contribuer à sa conservation ou à sa mise en valeur sont protégés au titre des abords.» (...)

alinéa 3 : II- «La protection au titre des abords s'applique à tout immeuble, bâti ou non bâti, situé dans un périmètre délimité par l'autorité administrative dans les conditions fixées à l'article L.621-31. Ce périmètre peut être commun à plusieurs monuments historiques.»

PERIMETRE DE 500 METRES

alinéa 4 : «En l'absence de périmètre délimité, la protection au titre des abords s'applique à tout immeuble, bâti ou non bâti, visible du monument historique ou visible en même temps que lui et situé à moins de cinq cents mètres de celui-ci.»

Article L.621-31
PERIMETRE DELIMITE DES ABORDS (PDA)

Alinéa 1er : «Le périmètre délimité des abords prévu au 1er alinéa de l'article L.621-30 est créé par décision de l'autorité administrative, sur proposition de l'architecte des Bâtiments de France, après enquête publique, consultation du propriétaire ou de l'affectataire domanial du monument historique et, le cas échéant, de la ou des communes concernées et accord de l'autorité compétente en matière de plan local d'urbanisme, de document en tenant lieu ou de carte communale.»

Alinéa 3 : «Lorsque le projet de périmètre délimité des abords est instruit concomitamment à l'élaboration, à la révision ou à la modification du plan local d'urbanisme, du document d'urbanisme en tenant lieu ou de la carte communale, l'autorité compétente en matière de plan local d'urbanisme, de document en tenant lieu ou de carte communale, diligente une enquête publique unique portant à la fois sur le projet de document d'urbanisme et sur le projet de périmètre délimité des abords.»

Alinéa 4 : «Les enquêtes publiques conduites pour l'application du présent article sont réalisées dans les formes prévues au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

Alinéa 5 : «Le périmètre délimité des abords peut être modifié dans les mêmes conditions.»

CADRE JURIDIQUE

PROPOSITION DE PERIMETRE DELIMITE DES ABORDS

Article R621-93 du code du patrimoine

I. – Lorsque la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent élabore, modifie ou révise au sens du 1° de l'article L. 153-31 du code de l'urbanisme le plan local d'urbanisme ou le document d'urbanisme en tenant lieu ou lorsqu'il élabore ou révise la carte communale, le préfet saisit l'architecte des Bâtiments de France afin qu'il propose, le cas échéant, un projet de périmètre délimité des abords.

II. – L'organe délibérant de l'autorité compétente se prononce sur le projet de périmètre délimité des abords en même temps qu'il arrête le projet de plan local d'urbanisme conformément à l'article L. 153-14 du code de l'urbanisme après avoir consulté, le cas échéant, la ou les communes concernées. Lorsqu'il s'est prononcé favorablement, l'enquête publique prévue par l'article L. 153-19 du même code porte à la fois sur le projet de plan local d'urbanisme et sur le projet de périmètre délimité des abords.

IV. – Le commissaire enquêteur consulte le propriétaire ou l'affectataire domanial des monuments historiques concernés. Le résultat de cette consultation figure dans le rapport du commissaire enquêteur.

Article R132-2 du code de l'urbanisme

Lorsque la délimitation d'un périmètre mentionné au troisième alinéa de l'article L. 621-30 du code du patrimoine est effectuée conjointement à l'élaboration, à la révision ou à la modification d'un plan local d'urbanisme, d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale, le préfet porte à la connaissance du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire la proposition de périmètre délimité des abords de l'architecte des Bâtiments de France en application du premier alinéa de l'article L. 621-31 du même code.

CREATION DU PERIMETRE DELIMITE DES ABORDS

Article R621-95 du Code du Patrimoine

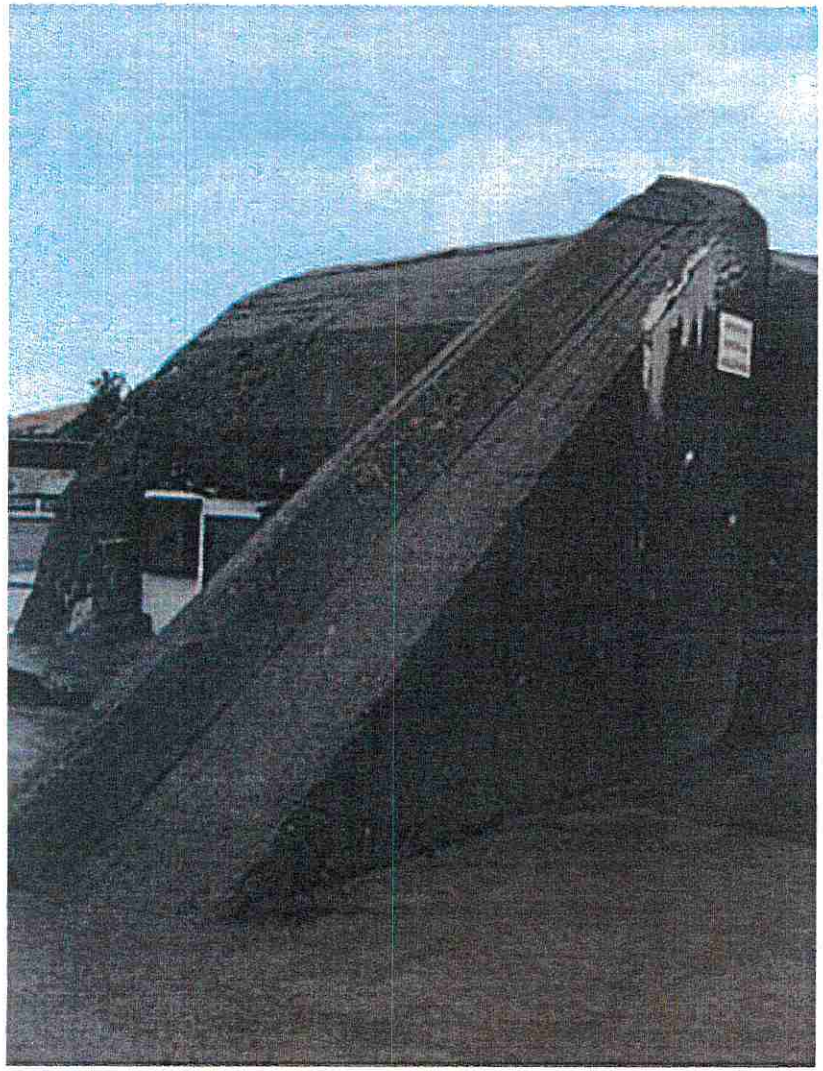
La décision de création d'un périmètre délimité des abords est notifiée par le préfet de région à la commune ou à l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de document d'urbanisme en tenant lieu et de carte communale.

Elle fait l'objet des mesures de publicité et d'information prévues à l'article R. 153-21 du code de l'urbanisme.

Lorsque le territoire concerné est couvert par un plan local d'urbanisme, un document d'urbanisme en tenant lieu ou une carte communale, l'autorité compétente annexe le tracé des nouveaux périmètres à ce plan, dans les conditions prévues aux articles L. 153-60 ou L. 163-10 du code de l'urbanisme.

C'est dans ce cadre juridique, afin d'adapter les abords du monument historique au contexte existant et d'en rendre leur périmètre de protection cohérent, qu'un périmètre délimité des abords est proposé pour le monument historique d'Asnelles : la batterie de défense de la plage.

CADRE GENERAL DES PERIMETRES DELIMITES DES ABORDS



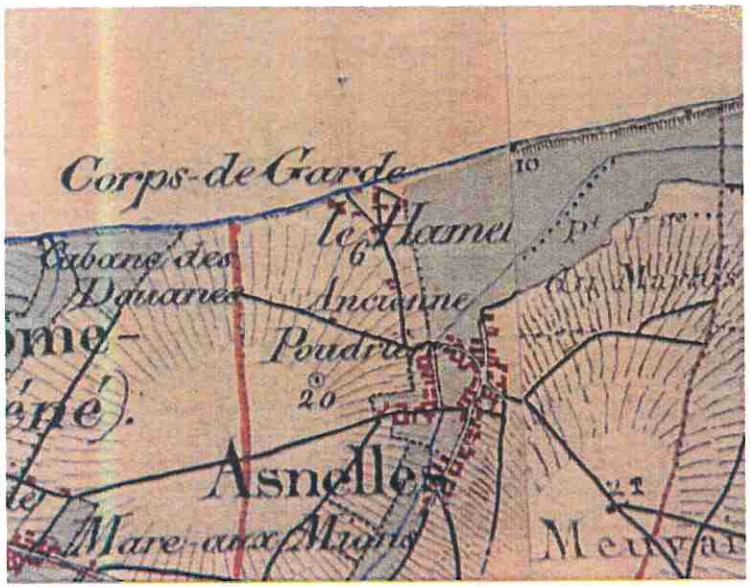
Afin de mieux adapter le périmètre de protection aux spécificités locales, il est proposé de le définir en fonction des monuments historiques ainsi que de la configuration et de la composition urbaine et paysagère des lieux.

Sont ainsi exclus du périmètre de protection, les espaces urbains situés en dehors du champ de visibilité du monument et qui ne présentent pas un intérêt patrimonial marqué.

En revanche, d'autres secteurs non covisibles peuvent très bien être retenus de par leur intérêt architectural (y compris moderne ou contemporain) ou de par leur positionnement stratégique dans le tissu urbain ou cadre paysager.

Présentation de la commune

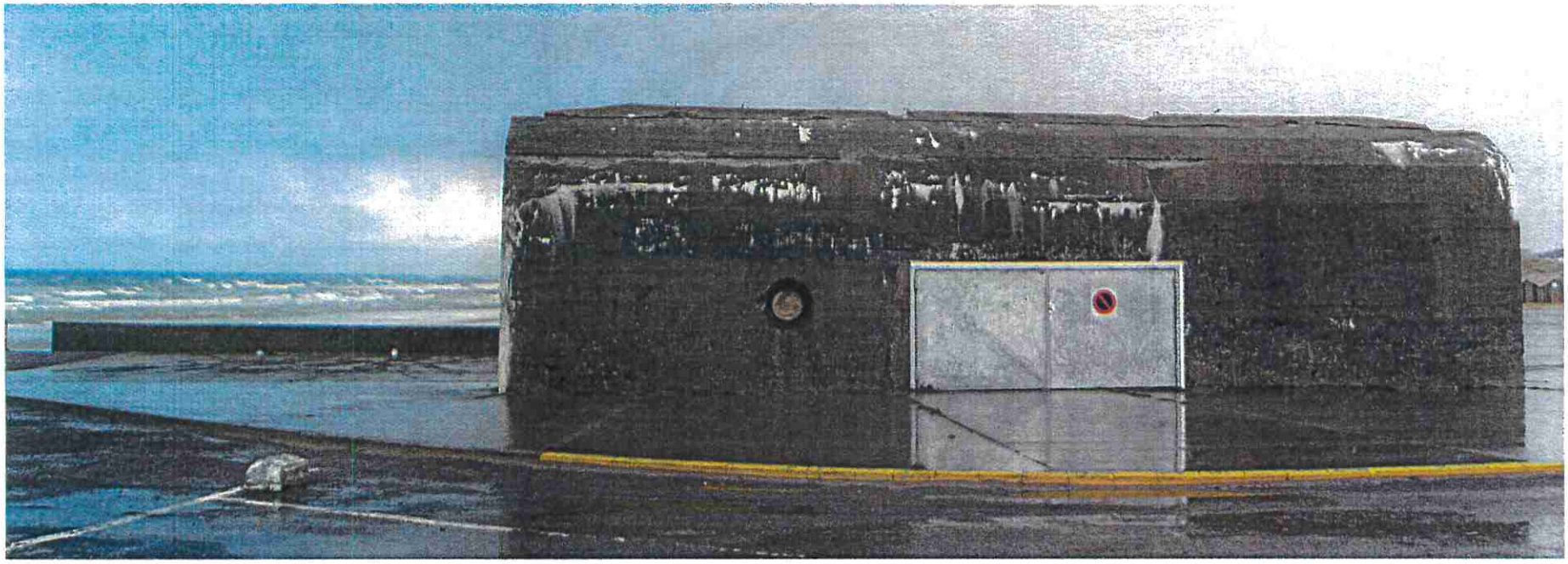
Asnelles est une commune côtière qui a vu son aspect se modifier profondément au cours de la seconde moitié du XXème siècle.
Autrefois, simple petite bourgade située légèrement en retrait du littoral, le démarrage de sa transformation urbanistique s'est enclenchée avec l'apparition des premières villas balnéaires au cours du XIXème siècle (liée à l'asséchement du marais côtier). Certaines de ces demeures sont encore présentes de nos jours malgré les affres de la seconde guerre mondiale. L'ouvrage de défense qui nous préoccupe ici date évidemment de cette période tourmentée.
Qui plus est, le débarquement de juin 44 a mis à mal tout ce front côtier (Arromanches et son port artificiel se situe à l'ouest de la commune et est parfaitement visible de celle-ci).
Le développement du tourisme et son phénomène corrolaire des résidences secondaires ont poursuivi et amplifié la mutation d'Asnelles. Si l'ancien bourg s'est effectivement développé au cours des ans, c'est surtout sur la côte que l'urbanisation s'est considérablement amplifiée.
De l'ancien petit lieu-dit «du Hamel» à ce vaste secteur d'habiat individuel, l'évolution est saisissante. C'est sur cette dernière zone que portera notre étude L'emprise des 500 mètres ne couvre pas en effet le centre originel de la commune.



A gauche : La carte d'Etat-Major d'Asnelles montre l'emprise et la disposition qu'avait autrefois la commune. Le lieu-dit «Le Hamel» n'était que bien faiblement occupé. On remarquera cependant qu'il existait déjà quelques éléments liés à la défense du territoire (corps de garde, cabane des douanes et une ancienne poudrière).

A droite : Cette même emprise a été reportée du mieux possible sur le cadastre actuel (zones bleues sur la carte).Le développement urbain côtier est flagrant de sorte que l'ancien bourg se retrouve décentré par rapport à l'ensemble de la commune. On retrouve, aujourd'hui encore, avec facilité les anciennes voies de communication (ici figurées en vert).

Présentation et situation de l'édifice



la batterie de défense de la place est inscrite monument historique par arrêté en date du 10 novembre 1992,

Les ouvertures ont été obstruées ou bien closes par un vanteau métallique.

On ne sera guère surpris de voir la batterie de défense se situer au bord même de la plage, s'agissant d'un des ouvrages du « mur de l'Atlantique »,
Son rôle stratégique lors du Débarquement des troupes alliées fut déterminant et coûta la vie à de nombreux belligérants.
L'édifice est caractéristique des petits ouvrages d'artillerie qui furent érigés dans le système défensif des côtes françaises par les troupes d'occupation allemande.
C'est donc son intérêt en tant que témoignage historique qui est ici mis en exergue et non son aspect architectural.

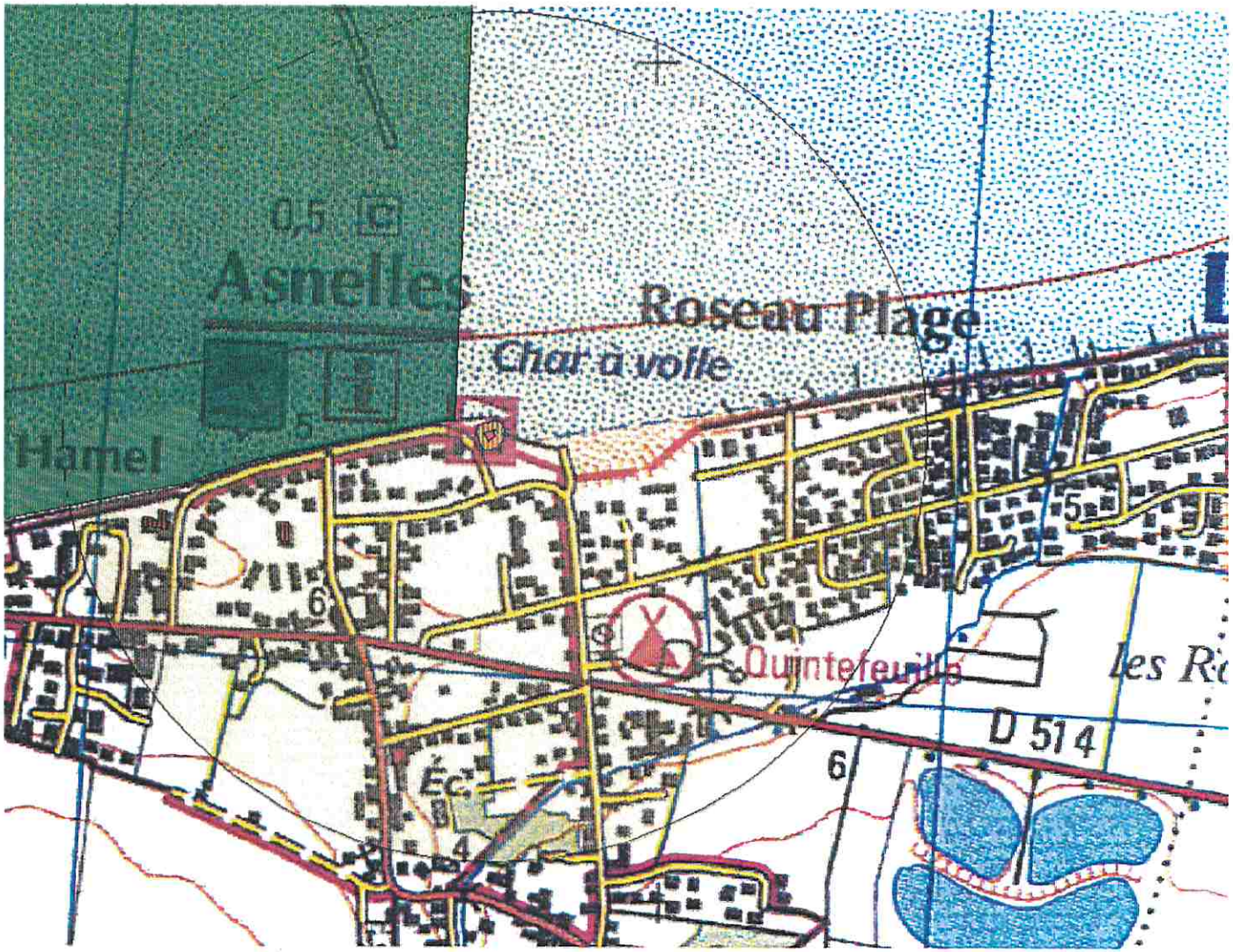
Les protections actuelles

Le périmètre de «500 mètres» autour de la batterie de défense s'étend sur une superficie totale de 80,49 hectares. Cependant, environ la moitié de cet espace se situe sur le domaine public maritime. La partie terrestre est fortement urbanisée et les espaces naturels réduits à la portion congrue.

Le périmètre ainsi défini autour du monument historique n'est pas la seule protection présente sur le secteur. Il faut en effet signaler la présence marquée du site classé dit du « port Winston Churchill ». L'élaboration d'un périmètre délimité des abords de la batterie n'aura aucune conséquence sur ce site classé (figuré en vert sur la carte ci-contre).

Il convient également de mentionner la proposition de l'Etat français d'inscrire les plages du Débarquement sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Dans cette étude, nous tacherons en 1er lieu d'établir un diagnostic des abords de l'édifice protégé, que ce soit au niveau du bâti ou de l'aspect paysager.
Puis, dans un second temps, l'établissement des zones de covisibilité par rapport au monument nous aidera à mieux cerner la problématique globale du secteur.
Munis de ces éléments, nous serons alors à même d'établir les contours d'un périmètre de protection délimité justifié et cohérent.



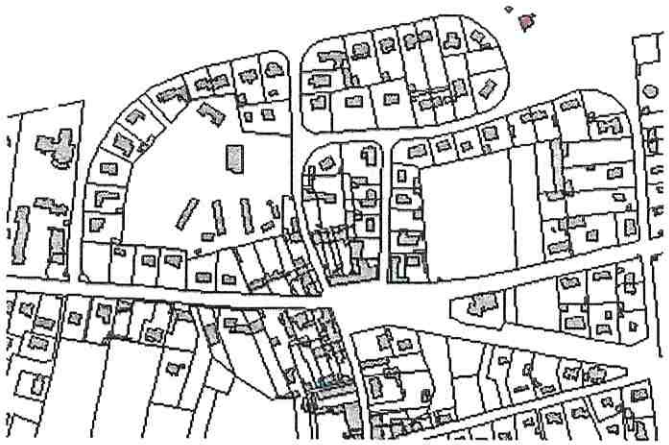
Diagnostic des abords

Pour sa plus grande part, les abords des 500 mètres autour de la batterie de défense sont couverts par un habitat individuel, parfois secondaire et souvent de type pavillonnaire. Les types d'habitation sont très hétéroclites allant d'une qualité honnête à des constructions assez peu harmonieuses.
L'ensemble du tissu urbain ne peut être considéré comme remarquable et l'impression ressentie est de se retrouver en présence d'un assemblage disparate disséminé de manière aléatoire.
Il existe cependant quelques exceptions.

De la place Maurice Mosnier où se situe la batterie de défense, une vue vers l'est permet de distinguer un frêle espace encore conservé à l'état naturel. Le petit secteur dunaire le long de cette partie du littoral fait figure d'exception sur une côte très largement urbanisée.
L'aire de stationnement qui entoure la batterie de défense offre un contraste fort par rapport à cette petite aire naturelle.

Au nord de la batterie, le paysage prend une toute autre dimension. Ce n'est pas seulement un simple espace maritime que l'on découvre mais tout un cadre historique. Nous sommes en effet à la limite du site classé dit du « Port Winston Churchill », sur une des plages du Débarquement.
Tout comme la batterie de défense, les barges nettement visibles de cette dernière, rappellent le passé douloureux de la région.
Les deux protections (site classé du port artificiel et batterie de défense) ont avant tout été créées par rapport à leur spécificité historique plus qu'en fonction de leur intérêt naturel (qui existe cependant), pour l'un ou architectural pour l'autre.

Diagnostic des abords



Aux abords de la batterie de défense, en restant dans le périmètre de protection dit des « 500 mètres », les architectures possédant, à un degré ou à un autre, un intérêt particulier sont plûtôt rares. On en notera toutefois quelques-unes :

- une tour en pierre de Caen (il s'agit en fait d'un ancien château d'eau, dépendance de la villa Cosson). Elle s'élance rue de la Marine mais reste non covisible avec l'édifice protégé (2)

- deux villas balnéaires sont également présentes dans le secteur. La villa Cosson dite aussi « des Tourelles » (1), à l'extrémité nord de la rue de la Marine,offre un aspect particulièrement intéressant. Malheureusement, des extensions assez récentes ont quelque peu gâché son harmonie. Un peu plus à l'est, se trouve une villa dite « Le Château » (3) dont on distingue déjà les éléments hauts depuis la place Maurice Mosnier..

Les covisibilités du monument

Les covisibilités avec le monument sont assez réduites et se limitent à 2 secteurs :
- d'une part, la frange côtière, assez largement concernée. De la plage, domaine public maritime, on aperçoit, en même temps et sans la moindre difficulté, la batterie de défense de la plage et une bonne partie des habitations qui s'échelonnent tout le long de la ligne de côte,
- d'autre part, un secteur moins étendu, globalement situé autour de la place Maurice Mosnier, également inclus dans la zone de covisibilité.

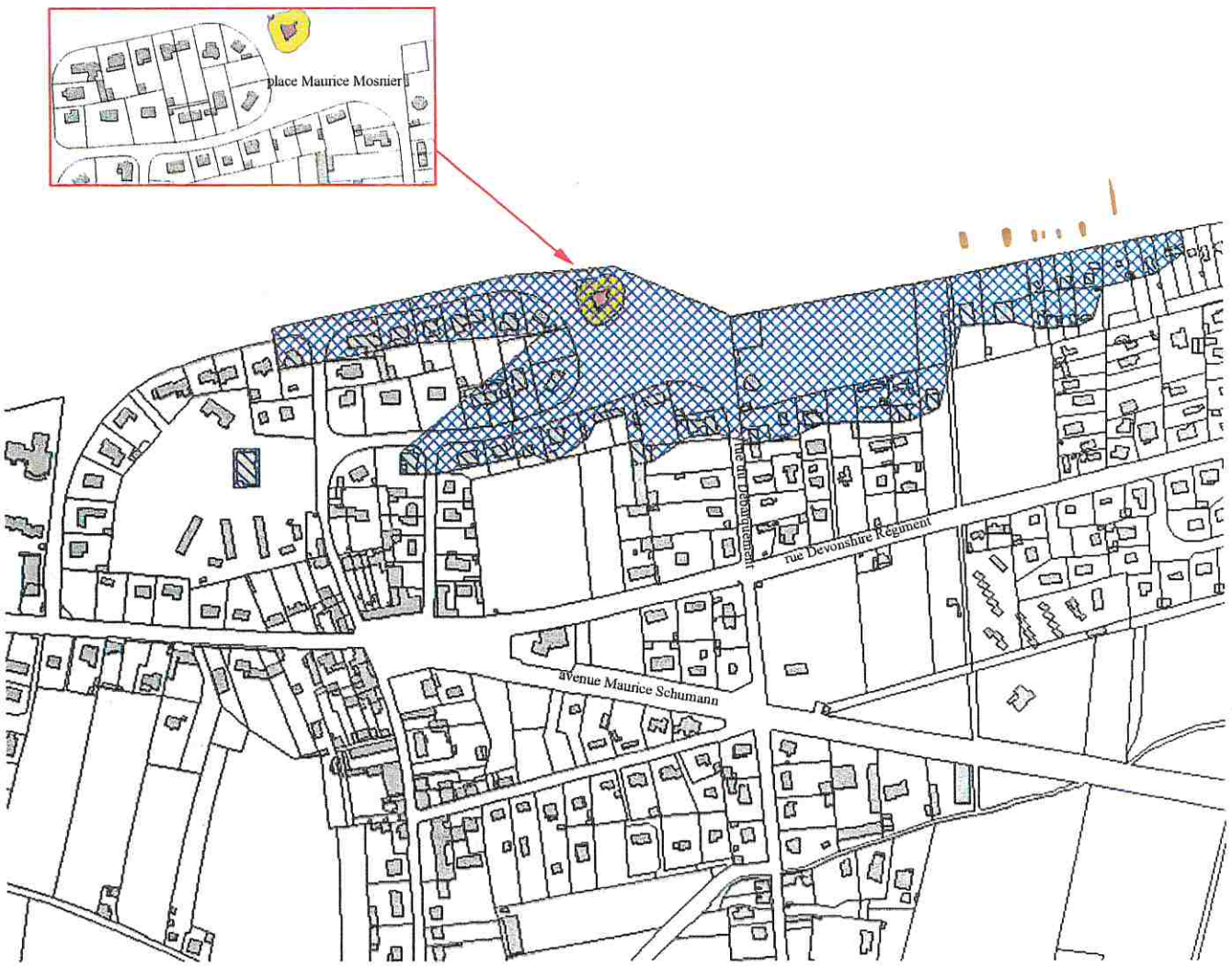
Sur une superficie des abords initiale d'un peu plus de 80 hectares, on passe désormais à une aire de covisibilité de 0,44 hectares, soit 5,5 % du chiffre initial dû au fait que l'intérêt architectural du secteur est très limité. L'aspect paysager se limite quant à lui au simple estran.

A partir de ces éléments, il est maintenant possible de dessiner les limites d'un périmètre délimité des abords cohérent.

Asnelles - PDA

Sur la carte ci-contre, figurent, en hachuré bleu,les zones que nous avons repérées comme étant covisibles avec l'édifice protégé La zone en jaune couvre l'étendue du périmètre délimité des abords proposé.

Par rapport aux zones de covisibilité, on remarquera que le PDA proposé est extrèmement réduit en terme de superficie. Ainsi, n'a-t'il été conservé qu'un simple périmètre de 10 mètres, tracé par rapport au pourtour du monument (et non par rapport à son centre), excluant en outre le poste de secours.

En effet, compte tenu des spécificités locales que nous avons pu observées (à savoir un intérêt architectural à peine marqué et un impact paysager quasi absent), il n'est pas apparu réellement pertinent d'aller au-delà de ce minima.

Nous obtenons ainsi un périmètre délimité des abords d'une superficie de 878m², soit un espace protégé ne représentant plus qu'environ 2% des zones covisibles.