



## PLAN LOCAL D'URBANISME

# 2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable

### | APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal du 7 DECEMBRE 2016

Le Maire, Madame Hélène BURGAT

**Table des Matières**

**1. Introduction..... 3**

**2. La philosophie du projet..... 4**

**3. Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme ..... 7**

1 - Une ville rayonnante et solidaire ..... 7

2 - Une ville partagée et renouvelée..... 11

3 - Une ville ouverte et connectée..... 19

4 - Un pôle économique refondé..... 32

5 - Une ville articulant nature et urbanité..... 39



# 1

## Introduction

La ville de Mondeville poursuit depuis bientôt 10 ans **une démarche de développement urbain volontariste** (ZAC du centre-ville, reconversion du site des Armées, requalification de la ZA Mondeville I...), dont les axes majeurs sont :

- "Une politique de solidarité pour l'ensemble de ses habitants",
- "Une politique urbaine basée sur la dynamique de projet pour une ville attractive tournée vers l'extérieur,
- "Une politique économique confortant le tissu existant et favorisant la diversification des activités",
- "Une politique culturelle ambitieuse."

La Ville de Mondeville a pu initier une politique urbaine, dont les enjeux majeurs portent sur **le renouvellement urbain et la mixité fonctionnelle**, répondant ainsi aux principes de la loi SRU.

Le Plan Local d'Urbanisme approuvé en 2005, a servi la mise en œuvre du développement intégré du territoire jusqu'à ce jour. Il ne présente toutefois plus aujourd'hui un cadre adapté aux projets de la Ville, et a donc été mis en révision le 6 janvier 2009, pour laisser place à ce Plan Local d'Urbanisme.

L'élaboration de ce nouveau PLU a débuté par la réalisation d'un diagnostic territorial qui a permis d'identifier les enjeux de développement pour la

Ville à horizon 2025.

Les enjeux identifiés entre 2010 et 2011 confirment **la validité des lignes de forces qui sous-tendent la dynamique de projet** mondevillaise.

Le nouveau PLU s'inscrit donc dans la continuité et le cadre de **la démarche de requalification urbaine** initiée depuis de nombreuses années, et qui a montré son efficacité au cours de la dernière décennie.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable présente les **ambitions et objectifs renouvelés** de la Ville de Mondeville, ainsi que **les orientations générales d'aménagement et de développement, à l'horizon 2025.**

Le document qui suit s'efforce toutefois de **resituer les grandes orientations** qui sous-tendent le projet **dans un cadre élargi** et dans **une temporalité plus grande** que l'horizon 2025.

## Un projet à l'épreuve d'une double temporalité

Le projet dont les lignes de force sont décrites dans les pages qui suivent a été défini en distinguant **deux horizons temporels** distincts :

- L'«**horizon 2025**» qui correspond à la temporalité du PLU à venir,
- Un «**horizon plus lointain**» qui permet néanmoins de clarifier le schéma d'ensemble dans lequel s'inscrivent les opérations programmées dans le PLU, et surtout qui devrait permettre de ne pas obérer l'avenir au gré des opportunités (non connues à ce jour) qui pourraient alors se présenter dans le futur. Des opportunités qui, sur la commune comme sur tant d'autres, se sont souvent traduites par le passé par une succession d'opérations ne répondant à aucune logique d'ensemble.

Afin de remédier à cet état de fait, l'ambition de la commune a donc consisté à se doter d'un véritable **plan de référence**, dont le PLU ne constitue que **la première phase** - certes autonome - d'un projet plus ambitieux.

# 2

## La philosophie du projet

### "Rappel des enjeux du SCOT"

Mondeville constitue une des quatre communes du **centre urbain métropolitain** de Caen-Métropole, un vaste territoire aujourd'hui couvert par un SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) approuvé le 20 octobre 2011.

Elle est aussi l'**un des principaux pôles de Caen-la-Mer en termes d'activités et d'emplois**, et se situe au cœur d'une réflexion initiée par le SCOT et portant sur le devenir du quadrant-sud-est de la métropole caennaise, et ses **enjeux en matière de déplacements** et de **développement économique**.

Au-delà, la commune appartient à l'estuaire de la Seine, couvert par une DTA, élaborée par les services de l'état. De plus, et selon les critères économiques et démographiques de l'INSEE, Mondeville fait partie intégrante de *l'unité urbaine de Caen* qui est elle-même au cœur d'une *aire urbaine* couvrant la quasi-totalité de Caen-Métropole.

La **superposition de ces différents périmètres, et au-delà la proximité de plusieurs espaces de projets d'envergure métropolitaine (presqu'île de Caen, plateau de Colombelles...)** indique à quel point les enjeux concernant la ville doivent être considérés à l'échelle de ces territoires plus larges et/ou limitrophes. C'est la raison pour laquelle, il s'est avéré nécessaire de prendre en compte les réflexions qui ont émergé dans le cadre du SCOT ou encore à l'échelle de Caen-la-Mer pour construire le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du futur PLU.

Au titre des enjeux, si Caen-Métropole constitue un territoire attractif (21<sup>ème</sup> métropole française) qui gagne près de 2 000 habitants par an depuis la fin des années 1990, l'agglomération caennaise en revanche, et notamment la ville-centre, accusent une baisse de leur population. Un processus qui témoigne ici d'**une périurbanisation de l'aire urbaine préjudiciable**. Aujourd'hui, environ 1 habitant sur deux vit dans la couronne périurbaine.

Au vu de ces dysfonctionnements, **le SCOT a retenu plusieurs principes de développement**, dont celui d'**une polarisation assumée** ayant pour objectif de :

- renforcer l'agglomération,
- recentrer le développement périurbain sur les pôles principaux et relais,
- maîtriser la périurbanisation dans les communes résidentielles.

Ce **recentrage** et cette **attractivité recouvrée** devrait avoir pour conséquence une nouvelle croissance démographique dans les années à venir, une hypothèse reprise depuis par le nouveau PLH de Caen-la-Mer.

Pour le périmètre du SCOT on prévoit ainsi l'arrivée de **70 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030** ; soit, une population de l'ordre de **400 000 habitants** à terme, nécessitant la construction de **50 000 nouveaux logements**.

Cet objectif devrait ainsi permettre à l'Agglomération Caennaise de dépasser le seuil de visibilité minimale à l'échelle nationale, soit **200 000 habitants** environ.

### "Un recentrage du développement dont la commune souhaite tirer profit"

Les enjeux de développement identifiés par le SCOT, et notamment la volonté de renforcer la visibilité de Caen la Mer dans l'armature urbaine du nord-ouest de l'Europe, ont conduit à la définition d'objectifs ambitieux en matière de production de logements. Ainsi, le PLH envisage la construction de **1 400 logements par an** sur le territoire de Caen la Mer.

Un objectif à rapprocher ici de la volonté de **confortement de l'armature territoriale par le renforcement des pôles urbains** (dont Mondeville) notamment, mais également de l'objectif de **renforcement de la densité des espaces bâtis**, aussi bien dans les tissus constitués que dans les nouveaux quartiers d'habitat afin de **réduire la consommation d'espace**.

# 2

## La philosophie du projet

### "Evaluation quantitative des objectifs de développement de la ville"

#### Les objectifs démographiques

Le projet de la Ville de Mondeville s'inscrit dans la **continuité des objectifs définis par le SCOT et retranscrits dans le PLH**. Aussi, la commune fixe-t-elle comme objectif à l'horizon 2025 **une croissance annuelle de l'ordre de 1,5% par an**, équivalent au rythme d'évolution enregistré sur la période 1990-1999, contre -0,6% aujourd'hui. Un objectif qui devrait permettre à la commune d'avoisiner **11 000 habitants environ d'ici à 2025**.

Dans l'hypothèse où le nombre moyen d'occupants par résidences principales se stabiliserait aux alentours de 2,2 à l'horizon du PLU, il conviendra donc de construire 600 nouveaux logements pour accueillir les nouveaux arrivants. 400 logements supplémentaires seront également à prévoir pour répondre au phénomène de décohabitation et au vieillissement des ménages, ainsi qu'aux besoins liés au renouvellement du parc ancien encore important sur la commune.

Au total ce sont donc **1 000 nouveaux logements** environ qui devront être construits à l'horizon 2025 (soit 100 logements par an).

#### Estimation des besoins en surface à urbaniser

Les 1 000 nouveaux logements se répartiront schématiquement comme suit :

- **950 logements**, par densification et/ou renouvellement urbain ;
- **50 logements** par extension de la zone urbaine.

Conformément aux objectifs de densité du PLH (52 logements/ha), et en retenant comme hypothèse programmatique la réalisation d'une cinquantaine de logements par extension du tissu urbain, **1 hectare environ de zones AU** devrait donc être nécessaire pour permettre la réalisation du programme.

### "Une dynamique de projet fondée sur le renouvellement urbain et une densification raisonnée de l'espace"

Sur le plan spatial, le projet repose sur une double logique, de redistribution des espaces d'une part, et de **décloisonnement des quartiers** d'autre part, visant notamment à **étendre les tissus mixtes** à vocation principale d'habitat. Une extension aujourd'hui rendue possible par :

- le transfert programmé ou souhaitable d'activités économiques sur des sites plus appropriés (en termes d'accessibilité, de desserte, de visibilité...),
- la revalorisation préalable d'espaces d'accueil à vocation économique rendant alors possible ces transferts (Mondeville 1, ZAC de l'Etoile),
- le réaménagement consécutif des espaces ainsi libérés (Vallée Barrey, Montalivet à terme...) susceptibles d'accueillir de nouveaux programmes de logements.

Ce qui est en jeu ici réside ni plus ni moins dans **la réorganisation de la « ville économique » et de la « ville habitée »**, avec comme enjeu une nouvelle articulation entre ces deux territoires distincts et souvent hermétiques l'un vis-à-vis de l'autre.

# 2

## La philosophie du projet

### La dynamique actuelle :

**INTENSIFICATION URBAINE** > avenue Emile Zola, rue Calmette...

**MODERNISATION** > équipements sportifs, socio-éducatifs, zone d'activités...

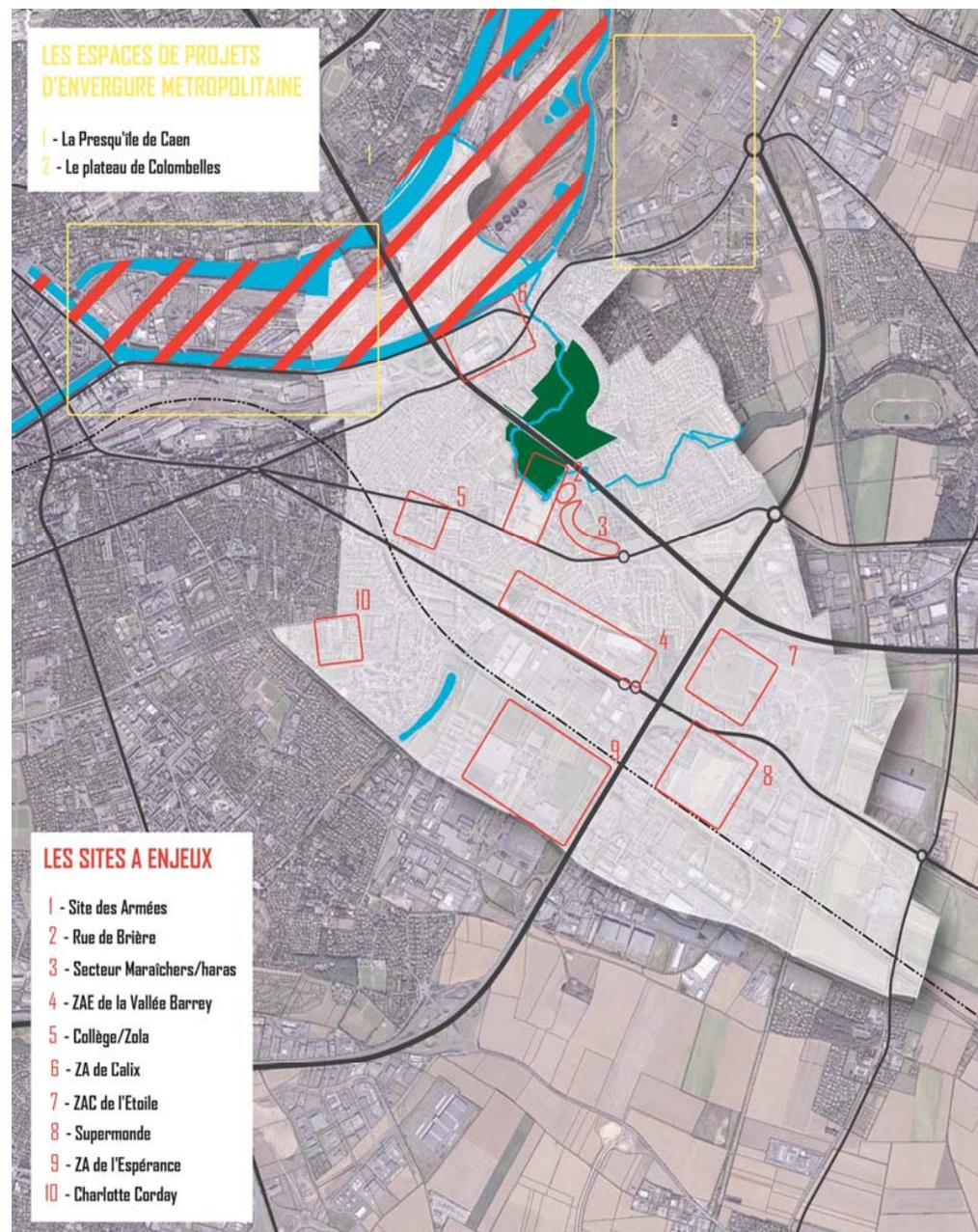
**MISE EN VALEUR DE L'ESPACE PUBLIC** > pôle mairie, parc du Biez...

### Les enjeux de demain :

**LIENS** entre les quartiers et les populations > lieux d'échanges, animation, déplacements

**AMELIORATION** du cadre de vie > espaces publics, valorisation des paysages naturels, de l'eau...

**LE RENOUVELLEMENT DE LA VILLE SUR LA VILLE** > par l'intensification urbaine, le comblement des interstices urbains, la requalification des friches...



# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 1

#### UNE VILLE RAYONNANTE ET SOLIDAIRE

*Comment se positionne Mondeville dans son bassin de vie, la communauté d'agglomération, le département, la région ?*

*Comment s'y organisent ses échanges ?*

*Dans quel(s) domaine(s) la ville doit-elle affirmer son rayonnement ?*

*Comment la ville de Mondeville peut-elle être complémentaire avec les autres communes ?*



### Enjeux et objectifs

- **La Presqu'île de Caen, un espace de projet d'envergure métropolitaine qui constitue un enjeu important pour la commune**

La Presqu'île de Caen s'affirme comme un territoire clé à même de donner corps et âme à l'ambition d'exemplarité qui est celle de la métropole Caen La Mer aujourd'hui. Cette **opportunité foncière à grande échelle** située en plein cœur l'agglomération constitue une opportunité exceptionnelle, offrant aujourd'hui un vaste champ des possibles situé à l'intérieur même de la ville, terrain privilégié pour l'expérimentation de la ville durable de demain.

L'ensemble de **l'opération Caen Presqu'île**, «équivalent caennais du projet urbain de l'île de Nantes » au sein de laquelle Mondeville prendra toute sa place, sera poursuivi et développé pour sa capacité à dynamiser l'économie urbaine et donner au cœur de l'agglomération caennaise une dimension à l'échelle de son bassin de vie.

Notons enfin que **le périmètre d'étude élargi de l'opération Caen Presqu'île** intègre désormais des secteurs urbains de Mondeville particulièrement concernés par le projet développé dans les pages qui suivent.

- **Un rayonnement qui doit être affirmé à l'échelle de Caen la Mer**

La Ville de Mondeville constitue un pôle important du centre urbain métropolitain, particulièrement riche et diversifié, en commerces, services, équipements et emplois... L'enjeu consiste ici à **asseoir la position de la commune en qualité de pôle urbain structurant de l'agglomération caennaise**, dont le rayonnement doit être conforté en garantissant la qualité de service et de vie pour l'ensemble de ses habitants et usagers.

Dans cette optique, la **valorisation de la friche SUPERMONDE (Mondeville 1)**, espace d'accueil à vocation économique, l'optimisation de ses surfaces et de ses accès, le soin apporté au traitement architectural et paysager de la zone implantée sur un site stratégique, permettront de renforcer le rayonnement de ses entreprises actuelles et futures. **De la même façon, la valorisation des emprises encore non utilisées sur le site Mondeville 2 constitueront un atout indéniable dans le confortement du rayonnement de la commune.**

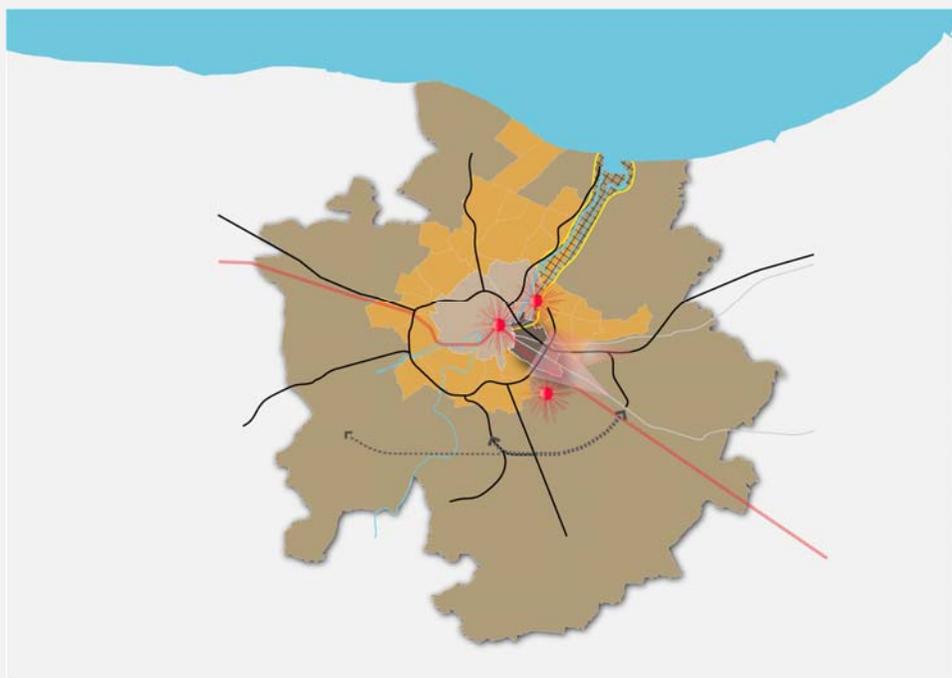
# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 1

#### UNE VILLE RAYONNANTE ET SOLIDAIRE

*Pour assurer pleinement son rôle de pôle à l'échelle métropolitaine, Mondeville se doit de renforcer ses fonctions urbaines majeures*



-  Renforcer les échanges au sein de l'Estuaire
-  Conforter l'aire d'influence de la commune
-  Continuer à appuyer les pratiques extra-communales (Caen la Mer, SPLA de la Presqu'île...)
-  S'inscrire et/ou tirer profit des projets d'envergure métropolitaine
-  Participer au renforcement du centre urbain métropolitain et à son déplacement vers l'est

-  Projet de contournement sud de l'agglomération
-  Vue magistrale sur l'agglomération

### Enjeux et objectifs

#### • Des flux extérieurs à capter et à organiser sur le territoire communal

La connexion des sites d'activités, et au-delà de la commune elle-même, aux grands réseaux (réseau ferré, bus urbains...), la proximité de la future **plateforme d'échange multimodal** programmée dans le quart sud-est de l'agglomération et le **renforcement du cadencement du réseau VIACITES, l'aménagement de la seconde ligne de TCSP est-ouest...**, constituent des enjeux majeurs en termes de flux placés au cœur de projet.

La réunion des conditions nécessaires (accessibilité, visibilité, qualité urbaine des sites...) à **l'accueil d'équipements de rayonnement communautaire**, le renforcement des **fonctions urbaines et métropolitaines majeures** (centre commerciale régional) constitueront également des leviers importants à même de conforter le rôle de Mondeville à l'échelle de l'agglomération et au-delà.

#### • Des complémentarités à affirmer à l'échelle de la Communauté d'Agglomération

Si la commune de Mondeville affiche de **nombreuses particularités** au sein de son territoire en termes de rayonnement (appareil commercial, emplois...), **la commune n'en reste pas moins complémentaire avec les autres communes** voisines. Cette complémentarité nécessite d'être portée au sein de la Communauté d'Agglomération, **territoire cohérent de projets**.

Aussi, les **nombreux projets de planification stratégique** établis par l'Agglomération (PLH, PDU, projet d'agglomération...) ou encore par Caen-Métropole (SCOT, Etude du quadrant sud-est...) ont-ils servi de « **toile de fond** » à la définition des orientations générales d'aménagement et de développement qui suivent.

*Principes d'action***3.1.1. Développer les échanges à l'échelle du grand territoire**

- **Affirmer l'appartenance au centre urbain métropolitain caennais**

En s'affirmant comme pôle urbain structurant, la commune de Mondeville contribuera au renforcement du centre urbain métropolitain dans l'armature urbaine régionale, ainsi qu'au confortement de la **métropole régionale** en concurrence avec métropoles normandes voisines (Le Havre, Rouen).

- **Confirmer et qualifier les axes structurants**

Afin de participer au développement de l'axe stratégique de développement métropolitain le long de l'Estuaire, la commune doit **multiplier les échanges avec les différents espaces qui le composent**.

Au-delà, **la bonne irrigation de la commune par le réseau routier principal** est aujourd'hui primordiale. La **fluidité de ces axes** (D230, 513, 613, 675...) et la **lisibilité de leurs itinéraires** représentent des objectifs majeurs dans les échanges. Aussi, leur bonne adéquation avec le fonctionnement urbain de la ville est-elle primordiale dans une perspective d'augmentation des flux.

- **Appuyer les pratiques de transport extra-communales**

Afin de promouvoir une mobilité durable, la commune de Mondeville se doit d'appuyer les politiques de ses partenaires en matière de transport alternatif à l'automobile. Dans ce sens, elle entend appuyer les orientations et objectifs définis dans le PDU.

- **Partager les réflexions avec les communes voisines**

Il s'agit, dans un intérêt communautaire, d'intégrer systématiquement une dimension extra-communale aux stratégies de développement de la commune en mettant en place, autant que possible, des **démarches de concertation et d'échanges**, à l'échelle de Caen la Mer, des communes de la Presqu'île (SPLA), des communes voisines...

Le positionnement de la commune est à renforcer, l'aspect novateur de ses projets à promouvoir, sa **responsabilité territoriale à pérenniser et à développer**.

La volonté ici est de d'améliorer **la lisibilité et le dialogue de Mondeville avec les autres communes et de promouvoir son rôle moteur et solidaire à l'échelle de l'agglomération**.

- **Mettre en commun les énergies, les initiatives et les projets**

Afin de maximiser les énergies et les moyens en place, de faire émerger des projets aux périmètres plus cohérents et de répondre efficacement à des problématiques communes, **la question du dépassement des limites communales est indispensable**.

Un certain nombre de problématiques ne peuvent trouver de réponses satisfaisante à l'échelle des communes, notamment en termes :

- de **transport**, où seules des politiques intercommunales peuvent réorganiser un système de déplacement étendu au bassin de vie ;
- d'**économie et d'emploi**, où les actions de développement et d'accompagnement impactent sur le dynamisme de tout un territoire ;
- de **solidarité sociale**, où des réponses pertinentes et adaptées aux besoins des pratiques d'itinérance et d'habitat des gens du voyage doivent pouvoir émerger.

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 1

#### UNE VILLE RAYONNANTE ET SOLIDAIRE

### Principes d'action

#### 3.1.2. Confirmer les qualités de pôle urbain

- **Conforter et diversifier l'offre de logements conformément aux orientations du PLH**

Le territoire de Caen la Mer, et plus particulièrement les villes centres et les centres urbains de l'agglomération, se caractérisent par **un rythme de la construction neuve insuffisant** au regard des besoins constatés aujourd'hui, entraînant par-là même **une stagnation de la population** ces dernières années.

Le projet communal s'inscrit aujourd'hui dans la continuité des orientations stratégiques définies dans le PLH 2010-2015 :

- ⇒ **Accroître quantitativement la production de logements en promouvant un urbanisme novateur et durable ;**
- ⇒ **Réaffirmer un principe de solidarité, notamment à l'égard des populations les plus en difficultés ;**
- ⇒ **Initier une nouvelle gouvernance et développer des outils pour une plus grande efficacité de l'action publique.**

- **Conforter les activités centrales**

Le soutien du **dynamisme économique de Mondeville** représente également un enjeu d'intérêt communautaire. La Ville confortera particulièrement sur son territoire :

- **le commerce** : maintien et renforcement de l'offre de commerces dans le centre-ville et encouragement à l'implantation ou au développement de grandes surfaces et d'enseignes dans un objectif d'équilibre,
- **l'artisanat** : à développer en adaptant l'offre de locaux d'activités,
- **l'industrie** : à travers la prise en compte de leurs besoins et de leurs nuisances afin d'en assurer la pérennité.

- **Affirmer le rayonnement des équipements de la commune**

Enfin, le rayonnement de la commune reposant sur la présence d'équipements d'envergure départementale (qu'ils soient scolaires, culturels et sportifs), la commune a acté :

- le **maintien des équipements existants**, tout en veillant à la **qualité des locaux** et au renforcement de l'événementiel (pour les établissements sportifs et culturels),
- la **création de nouveaux équipements**, dont certains pourront avoir **une portée extra-communale** de manière à conforter son statut de commune-pôle.

3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

2

UNE VILLE PARTAGÉE ET RENOUVELÉE

*Quels types de logements développer en réponse aux usages et attentes de la population ?*

*Comment agir sur les modes de vie ?*

*Comment favoriser les échanges et les interactions sociales ?*

*Quelles formes urbaines pour répondre à la densification de la ville et aux attentes des habitants ?  
Quelle densité ?*

### Enjeux et objectifs

#### • Offrir à tous la possibilité d'habiter la commune

Mondeville présente **une diversité de population importante** et qui va en s'accroissant, tant en termes de générations que de catégories sociales. Le maintien de cette diversité est primordial au vu des changements démographiques à l'œuvre aujourd'hui. Dans ce contexte, la commune s'engage à **garantir à tous la possibilité de trouver un logement** sur son territoire, à travers un parc de logements adapté aux besoins et aux attentes de sa population.

#### • Encourager les logiques de proximité

De par sa taille, **la commune de Mondeville est à échelle humaine**, et par son offre de services, de commerces et d'équipements, **une ville diversifiée et dynamique**. Pour autant, les principales activités et les commerces (principalement de grande distribution) sont concentrés au Sud et à l'Est de la commune (à l'écart des quartiers d'habitation), tandis que l'offre commerciale dite « de proximité » connaît un développement très modéré. Cette **organisation fondée sur un éclatement des fonctions urbaines et un cloisonnement des quartiers** atteint aujourd'hui ses limites. Ville très peu compacte et quasiment totalement occupée aujourd'hui, la commune doit mettre en avant ses atouts de **ville de proximité**, où « tout est à portée de main ».

#### • Créer les conditions d'une animation et de solidarités sociales

Si Mondeville n'est pas une ville démesurée dans laquelle les nuisances sont omniprésentes, certaines de ses caractéristiques lui confèrent une image parfois négative (ville industrielle, césures...). Or, Mondeville dispose d'un potentiel important (souvent méconnu) offrant **un panel d'espaces différenciés et de qualité**, adapté aux envies et aux usages de chacun. La commune bénéficie ainsi de **nombreuses qualités en termes de convivialité et d'animation** qu'il convient de valoriser à travers des lieux de vie partagés, porteurs d'identité.

#### • Construire la ville sur la ville

Les possibilités d'extension de la commune se font aujourd'hui de plus en plus rares. La ville ne peut quasiment plus aujourd'hui s'étendre, l'obligeant de ce fait à **« refaire la ville sur la ville »**, par réinvestissement d'espaces délaissés et par densification de l'existant. De **nouvelles formes urbaines** sont donc à développer. De nouveaux espaces nécessitent d'être conquis, tels que certaines friches dédiées aux activités économiques. De nouveaux rapports aux espaces privés et publics doivent émerger pour faire de Mondeville une ville compacte, durable et innovante.

## Principes d'action



### 3.2.1. Relancer durablement la construction neuve et favoriser la diversification

La ville de Mondeville jouera un rôle moteur dans la réalisation des **objectifs du PLH de Caen-la-Mer**, une part non négligeable de la capacité d'accueil de l'agglomération se situant sur le territoire de la commune, au sein de la conurbation, dont la vocation est précisément de se renforcer.

La Ville conduira par conséquent une **politique du logement très volontariste** afin d'accompagner la croissance démographique souhaitée et d'atteindre les objectifs du PLH. L'attractivité d'une ville dépendant également des conditions de vie qu'elle peut offrir à chacun, les efforts de la collectivité se porteront donc non seulement sur la quantité, mais aussi sur la **qualité de l'offre de logement produite**.

Elle veillera ainsi à favoriser la réalisation de produits attractifs et diversifiés pour :

- attirer les jeunes actifs,
- permettre l'accueil de différents types de population,
- faciliter la mobilité résidentielle des habitants de la ville.

La poursuite d'un tel objectif nécessitera le **renforcement en amont de la politique foncière** pour assurer la maîtrise du coût des terrains. Au-delà, **la cohésion et l'insertion sociale**, éléments constitutifs de bonnes conditions de vie, passeront par le maintien d'une vraie **mixité dans les quartiers**.

Cette mixité pourra être assurée par l'insertion de logements sociaux et intermédiaires dans les projets privés et publics et par la création de logements pour les étudiants.

- **Réunir les conditions favorisant la mise en œuvre d'un programme de constructions ambitieux**

Au total ce sont plus de **1 000 nouveaux logements** qui devront être construits à l'horizon 2025. Pour rappel, 95% de ce programme sera réalisé par **densification du tissu urbain ou renouvellement urbain**, les 5% restant par extension du tissu.

- **Garantir l'atteinte des objectifs de mixité et de diversité définis par le PLH**

Conformément aux orientations du PLH 2010-2015 (et dans l'attente de sa révision) et du SCOT, les dispositions réglementaires concernant la programmation de logements stipulent que, pour toute opération portant sur un terrain de plus d'un hectare en extension urbaine, 85% de cette programmation doit comprendre des logements collectifs ou intermédiaires ; soit, la clé de répartition suivante (\*) :

- \* Collectif : 60%
- \* Intermédiaire : 25%
- \* Individuel : 15%

Au-delà de cet **objectif de diversité des typologies de logements**, la densité minimale moyenne nette des opérations projetées par extension urbaine sur des terrains de plus d'un hectare ne sera pas inférieure à **52 logements à l'hectare**.

(\*) *L'article 2 du règlement des zones mixtes stipule que les occupations et utilisations du sol doivent être compatibles avec le PLH.*

## Principes d'action



Enfin, et afin de garantir les **objectifs de diversité et de mixité sociales** définis dans le PLH, les opérations futures portant sur des terrains de plus d'un hectare devront accueillir un minimum de **25% de logements locatifs sociaux**.

Plus globalement, et quelles que soient les modalités de réalisation (extension, densification), le programme se déclinera comme suit jusqu'à l'approbation du prochain PLH:

- \* Privé : 50%
- \* Accession sociale : 20%
- \* Locatif social : 30%

### 3.2.2. Valoriser et créer des lieux de vie et d'échanges quotidiens

Afin d'assurer une animation des quartiers et de favoriser les relations sociales entre habitants et usagers de la ville, l'offre de polarités et d'espaces publics centraux est primordiale.

- **Créer ou valoriser les espaces publics centraux à chaque échelle de vie et de ville**

La présence d'espaces publics en ville, lieux de rencontre et de vie, permet de **faire cohabiter au mieux les populations** qui partagent le même territoire, et par extension, leurs usages, parfois différenciés. Leur capacité à **générer des interactions sociales** est alors renforcée lorsqu'elle accompagne un équipement, des commerces ou services. Leur degré d'ouverture et à contrario d'intimité permet d'apporter à chacun un

espace appropriable, en accord avec ses attentes :

- **à l'échelle la plus large de la ville** : les places publiques, le parc du Biez, la voie verte...
- **à l'échelle des quartiers** : les placettes, les squares de quartiers, les terrains de sports ou de jeux...
- **à l'échelle de l'îlot** : des écrans de verdure et d'ombre, des jeux pour enfants, et des petits aménagements.

- **Favoriser l'intégration d'espaces collectifs privés dans les opérations d'aménagement**

A l'échelle d'une opération d'aménagement, l'attention portée aux espaces collectifs sera déterminante, et permettra *in fine* de valoriser la qualité résidentielle du lieu.

La collectivité **favorisera ainsi la réalisation d'espaces collectifs à usage privé lors des opérations futures**, en complément des espaces publics. Par ailleurs, diverses actions, qui voient le jour dans de récents projets, seront encouragées afin de mieux partager ce qui peut l'être : locaux collectifs, services communs...

## Principes d'action



Mondeville, jour de marché (source : marais-mondeville.over-blog.fr)



Jardins ouvriers situés rue des Roches (source : marais-mondeville.over-blog.fr)

- Encourager les initiatives vecteur de solidarités et d'une nouvelle manière de vivre ensemble
- Assurer une plus grande diversité fonctionnelle

De nombreuses initiatives tendent à marquer la mise en place de pratiques communes et développent **de nouvelles solidarités**. C'est particulièrement le cas des **jardins familiaux** du chemin du Marais ou de la rue des Roches qui créent de l'échange, du partage, de la transmission de savoirs et savoir-faire...

La commune de Mondeville s'engage, à travers ce projet, à **encourager et à multiplier** (par exemple lors d'ateliers thématiques organisés par la ville) **toute initiative qui irait dans le sens de la solidarité sociale et de la création de liens sociaux**.

### 3.2.3. Equilibrer la répartition des fonctions

Dans une logique d'équité et de respect de l'environnement, la ville se doit de présenter **une distribution équilibrée des fonctions** et de l'offre des commerces et des services, afin de limiter les déplacements et d'optimiser les accessibilités.

Ainsi, chacun devra pouvoir jouir librement des qualités de la ville en disposant dans son propre quartier ou dans celui voisin des **services et commerces de proximité** qui répondent à ses besoins quotidiens.

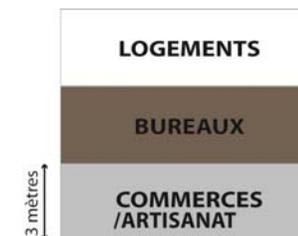
Par ailleurs, le brassage des fonctions urbaines contribuera, lui aussi, à animer les lieux et à tisser du lien social.

Pour atteindre cet objectif, la **mixité programmatique** sera encouragée dans les nouvelles opérations et constructions afin que des services, bureaux, commerces accompagnent la réalisation de logements (notamment en rez-de-chaussée).

Dans les quartiers existants, dont la tendance est à la monofonctionnalité, l'implantation de nouveaux programmes sera favorisée afin d'éviter une spécialisation des lieux. Cela concerne en particulier les quartiers à dominante d'habitat dans lesquels **une partie du parc bâti résidentiel peut évoluer à des fins d'activités** (commerces, services, artisanat), à condition qu'elles ne soient pas nuisantes.

Des lors, la mixité des fonctions sera appréhendée non seulement à l'échelle des quartiers, mais aussi **à l'échelle même des constructions** :

N.B : Afin de garantir l'adaptation des rez-de-chaussée d'immeuble à des fins d'activités, des gabarits doivent être respectés



# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 2

### UNE VILLE PARTAGEE ET RENOUVELEE

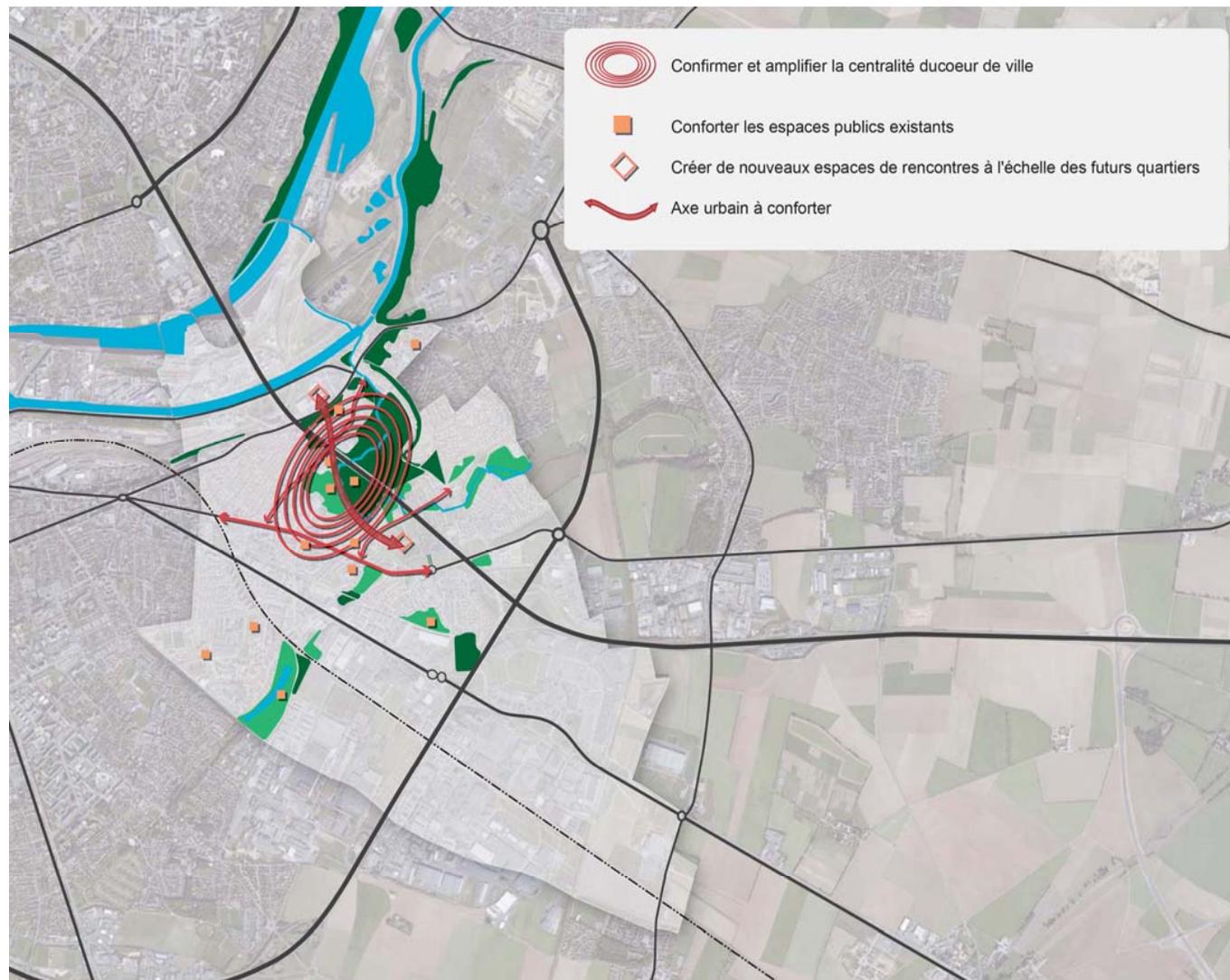
#### Principes d'action



Un centre-ville reconstruit porteur d'une nouvelle urbanité (source : marais-mondeville.over-blog.fr)



(source : marais-mondeville.over-blog.fr)



# 3

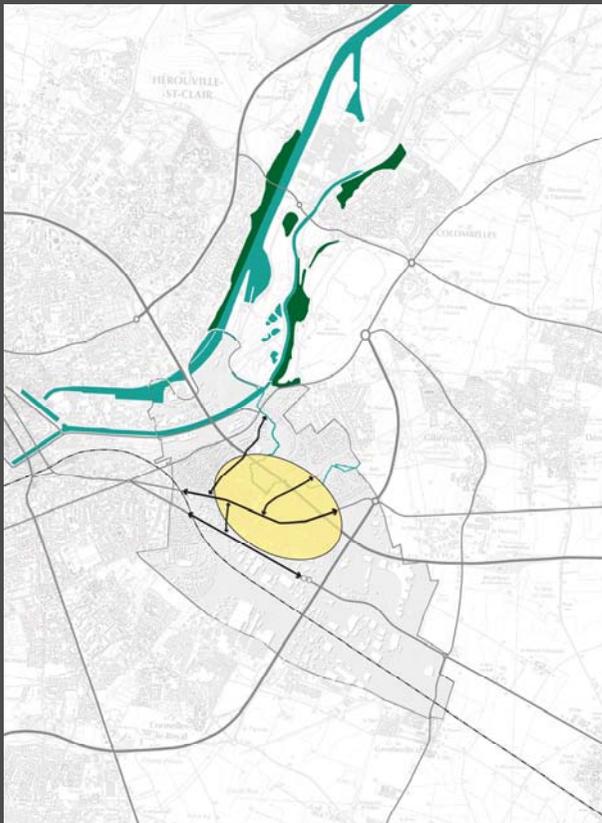
## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 2

#### UNE VILLE PARTAGEE ET RENOUVELEE

##### Principes d'action

### Equilibrer la répartition des fonctions à l'échelle des quartiers et des constructions



■ PERIMETRE DE MIXITE FONCTIONNELLE RENFORCEE    — VOIE SUPPORT DE MIXITE

De même, la mixité des fonctions dans les quartiers nécessitera **un environnement favorable à l'accueil et l'usage d'activités**, notamment en termes d'espaces publics, de gestion du stationnement et d'accessibilité.

#### • Trouver un équilibre entre proximité et accessibilité

Lorsque la mixité au sein même d'un quartier sera difficile à mettre en œuvre, c'est alors l'**accessibilité aux commerces et services les plus proches** qui pourra être privilégiée. Dans les tissus constitués, les logiques de proximité pourront se traduire alors par la **valorisation des itinéraires doux**. Dans cette logique, c'est la complémentarité entre quartiers qui sera alors recherché.

### 3.2.4. Conforter le renouvellement de la ville sur elle-même

La commune dispose de capacités de développement non négligeables au sein même de la ville existante. **Son urbanisation à court et moyen termes s'effectuera donc prioritairement par des opérations de renouvellement urbain**. Dans cette optique, une attention particulière sera portée aux secteurs de renouvellement urbain, ainsi qu'aux éléments de patrimoine.

Le projet de la commune s'attache non seulement à préserver le patrimoine existant, mais également à le valoriser, à le conquérir et, si nécessaire, à anticiper et définir les conditions de son évolution et ce, dans une vision à long terme.

#### • Poursuivre la rénovation urbaine du centre historique

Dans la continuité de ce qui a déjà été entrepris, certaines actions pourront viser :

- la **requalification et le renouvellement urbain du bâti** en respectant les gabarits des fronts bâtis, le rythme et l'alignement des façades ;
- la **valorisation et la qualification des espaces libres**, des éléments patrimoniaux...

A ce titre, la ville pourra s'engager dans **une politique de reconquête et/ou de (ré)-ouverture des espaces non bâtis** afin de les réintégrer au maillage des espaces publics.

Cette démarche de **rénovation urbaine du centre historique** passera non seulement par des opérations de réhabilitations privées, mais également par un important investissement public.

#### • Réintégrer les friches « industrielles » dans la ville

De nombreuses potentialités foncières sont liées à la l'extinction progressive de grandes emprises industrielles ou commerciales. Le défi aujourd'hui est de **permettre leur renouvellement à travers de nouveaux usages (habitat, équipements publics...)**

*Principes d'action*

Des espaces en centre-ville qui restent à qualifier et à valoriser



Maison des années 1930 - quartier des Charmettes (source : marais-mondeville.over-blog.fr)

Par leur taille et leur localisation, à proximité immédiate du centre-ville « élargi », **ces espaces constituent des opportunités intéressantes** en termes de projet urbain, à l'instar du projet de rénovation urbaine du site des Armées.

- **Poursuivre les démarches de renouvellement urbain sur les ensembles d'habitat collectif**

Les différentes démarches déjà engagées constitueront **des leviers pour poursuivre la restructuration des ensembles d'habitat collectif**, amorcée notamment avec l'opération de renouvellement urbain de la résidence du Parc.

Il s'agira notamment de poursuivre les efforts de **requalification du bâti**, de **remodelage de l'espace public**, de **gestion des transitions bâties** pour une meilleure intégration dans l'ensemble de la ville.

- **Valoriser et renforcer le tissu des faubourgs**

**Le caractère urbain des faubourgs nécessite d'être maintenu et renforcé**, afin que les spécificités de leur structure ancienne (XVIIIe-XIXe s.) ne s'appauvrissent, et ce en :

- en préservant / rétablissant la densité et l'alignement des façades ou des clôtures sur rues,
- en restaurant et en mettant en valeur les bâtiments remarquables dans le respect de leur matériaux et des techniques anciennes,
- en contrôlant la réhabilitation/rénovation d'îlots dégradés à l'échelle de l'architecture existante,
- etc.

Ces différentes interventions s'intégreront dans **une logique de densification maîtrisée et de qualité** (nouvelle opportunité de «faire la ville sur la ville») et pourront en outre mobiliser les dispositifs existants et à venir (OPAH...).

- **Renouveler les formes urbaines**

Dans un objectif d'économie de l'espace, le projet de la commune cherchera également à promouvoir :

- **des typologies plus urbaines** offrant une certaine **densité** et **compacité** permettant de valoriser des espaces de respirations entre le bâti et des espaces publics de qualité (maisons de ville, maisons superposées/ accolées, ensembles de petits collectifs...),
- **l'adaptation des formes urbaines à leur environnement** urbain et paysager,
- **des réponses aux attentes des ménages en termes d'espaces publics et collectifs** (aires de jeux, parcours lisibles, présence végétale...).

La commune entend ainsi **encourager la diversité**, certes sociale, mais également **architecturale**.

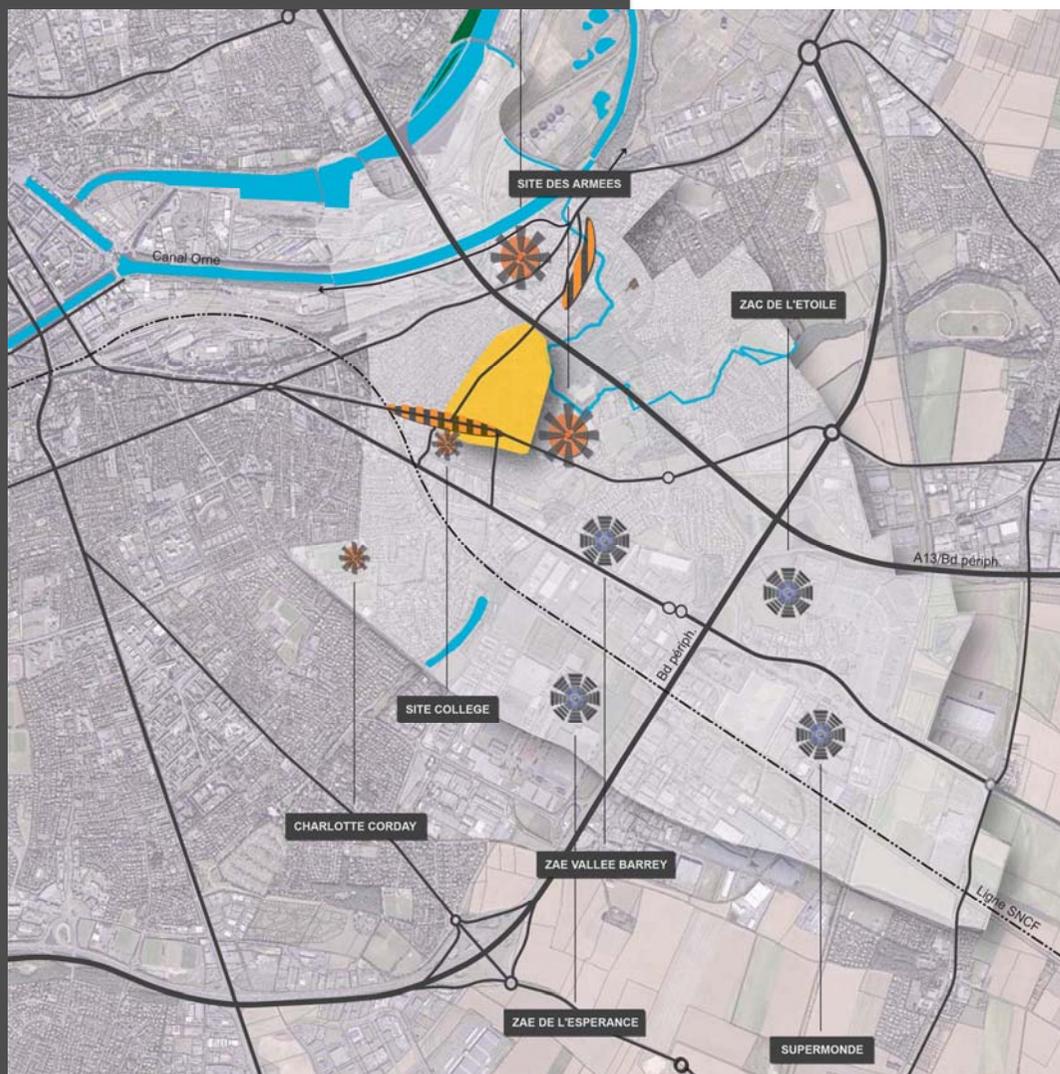
# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 2

#### UNE VILLE PARTAGEE ET RENOUVELEE

##### Principes d'action



-  Favoriser la requalification publique et privée du centre-ville
-  Préserver et réinvestir les faubourgs
-  Veiller à la bonne intégration des futurs quartiers issus de la reconversion des friches
-  Optimiser le foncier à vocation économique
-  Faire de la reconversion des friches un levier en vue du renouvellement urbain des secteurs situés à proximité

## 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

## 3

## UNE VILLE OUVERTE ET CONNECTEE

## Rappel des enjeux

**Comment relier les quartiers entre eux et désenclaver les secteurs les plus isolés ?**

**Est-il nécessaire de créer de nouvelles infrastructures routières ?**

**Par quels moyens encourager les modes alternatifs à la voiture ? Quelle place doit-elle prendre dans la ville ?**

**Comment concilier flux « entrants », flux « de transit » et desserte locale ?**

- **Développer des continuités d'usage entre les quartiers**

L'**extension de la ville** s'est effectuée **par opérations successives**, de faubourgs, puis de grands ensembles pavillonnaires (Le Plateau, Les Charmettes...) auxquels se sont ajoutés de grands ensembles collectifs (Charlotte Corday, résidence du Parc...). Dans le même temps, les zones d'activités se sont développées, plus ou moins éloignées du centre et surtout en dehors du système des déplacements de la Ville, en se raccrochant notamment le long de la RD613 (voie majeure d'intérêt territorial). Chacune de ces extensions a alors inventé sa propre logique de desserte.

Mondeville se caractérise par **un réseau routier étoffé mais déséquilibré**, composé de voies structurantes sur lesquelles viennent se greffer difficilement les voies de desserte locale. Les **relations entre les quartiers** sont de ce fait aujourd'hui **difficiles, complexes et peu lisibles**. Cette situation est accentuée par de grandes coupures au sein même de la ville (boulevard périphérique, voie ferrée, canal).

Pour répondre à ces enjeux, **les continuités d'usages seront recherchées** à l'occasion du renouvellement de la ville et de la mise en place d'**un nouveau schéma de déplacements (voir plus loin)** : la mobilité jouera un rôle majeur dans cette mise en relations.

- **Favoriser les modes alternatifs à l'automobile**

Aujourd'hui, si la pratique de la marche à pied fait partie des usages quotidiens, celle du transport en commun et du vélo est beaucoup moins répandue (moins de 8% des résidents travaillant à Mondeville font leur trajet en transport en com-

mun, 6% seulement en deux roues), l'automobile étant empruntée par six personnes sur dix. Afin de remédier à un mode de vie du « tout » automobile, **le développement des modes alternatifs** est primordial.

- **Garantir l'accessibilité des espaces de la ville pour tous les usagers**

La qualité majeure de Mondeville est d'être historiquement **une ville active et dynamique**, dans un bassin de vie d'environ 400 000 habitants. Or, le projet de ville ne peut faire abstraction des effets induits par cette **position de ville-centre en termes de déplacements**.

Si la « ville économique » est relativement accessible aujourd'hui (depuis le boulevard périphérique, la RD613), **la « ville habitée » en revanche souffre de cloisonnements** importants par manque de connexions entre les voies majeures et le réseau local. En outre la commune est aujourd'hui traversée par d'importants flux de transit qui ne facilitent pas une lecture apaisée de la ville et qui entraînent **un certain repli de la « ville habitée »** sur elle-même, accentuée par une très faible lisibilité de ses entrées. Si Le projet de la commune ne doit pas remettre en cause l'organisation de cette desserte répondant à des enjeux d'activités et de rayonnement très différents, il doit en revanche veiller à la mise en cohérence avec le réseau local, afin de **mieux partager l'espace de la voirie (voir plus loin)**.

*Principes d'action*

Le centre commercial régional de Mondeville

### 3.3.1. Tirer profit des ouvrages routiers dont la réalisation est aujourd'hui projetée

Plusieurs **projets routiers** sont aujourd'hui à l'étude sur la métropole caennaise et susceptibles d'impacter favorablement le territoire. La commune entend donc aujourd'hui s'appuyer sur certains d'entre eux comme **catalyseur du renouveau urbain projeté**.

- **L'aménagement d'une nouvelle sortie VL pour le centre commercial régional**

Une **étude réalisée en 2010** et associant à la fois la Ville et des investisseurs privés **a conclu à la nécessité de réaliser une nouvelle sortie nord sur le pôle commercial régional Mondeville 2 rejoignant l'autoroute A13 en direction de Caen**.

Au-delà du pôle régional, l'ouvrage projeté s'inscrit dans le cadre du **projet de revitalisation de l'espace commercial Supermonde**. En effet, depuis 1995, ce centre commercial a laissé la place à une zone en friche : la totalité des magasins et enseignes ayant progressivement rejoint Mondeville 2. Après quinze années de vide commercial, **un projet de revitalisation portant sur 36 300 m<sup>2</sup> de surface de vente a été validé par la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) en 2009. Il pourrait ainsi permettre le transfert sur la friche Supermonde des magasins de la Vallée-Barrey, actuellement situés route de Paris**.

Un transfert qui permettra consécutivement l'aménagement d'un nouveau quartier mixte en lieu et place de la ZAE La Vallée Barrey, une fois l'ouvrage réalisé. **Notons que le secteur**

**en question enregistre déjà une certaine saturation du trafic**.

- **Le Boulevard Industriel**

Ce projet de boulevard industriel impacte lui aussi directement la commune. **Il vise principalement à créer une nouvelle liaison destinée à desservir toutes les zones d'activités du sud-est de l'agglomération**.

Ce boulevard est aujourd'hui rendu nécessaire par **l'accroissement du trafic routier entre ces zones d'activités d'intérêt communautaire et par la volonté d'améliorer la desserte de celles-ci**. Au-delà, il devrait permettre de délester le boulevard périphérique, l'échangeur de Mondeville, et vraisemblablement la route de Paris qui constitue **un axe à forts enjeux** pour la commune (voir ci-après).

- **La voie de désenclavement de la ZAE de l'Espérance**

Les réflexions de PSA quant à une **réorganisation éventuelle de leur site de production** (qui occupe aujourd'hui une grande partie de la ZAE) pourrait permettre, outre **un désenclavement de la zone, une réorganisation complète du secteur et une optimisation du foncier**.

- **Le projet de liaison Demi-Lune/Porte d'Angleterre**

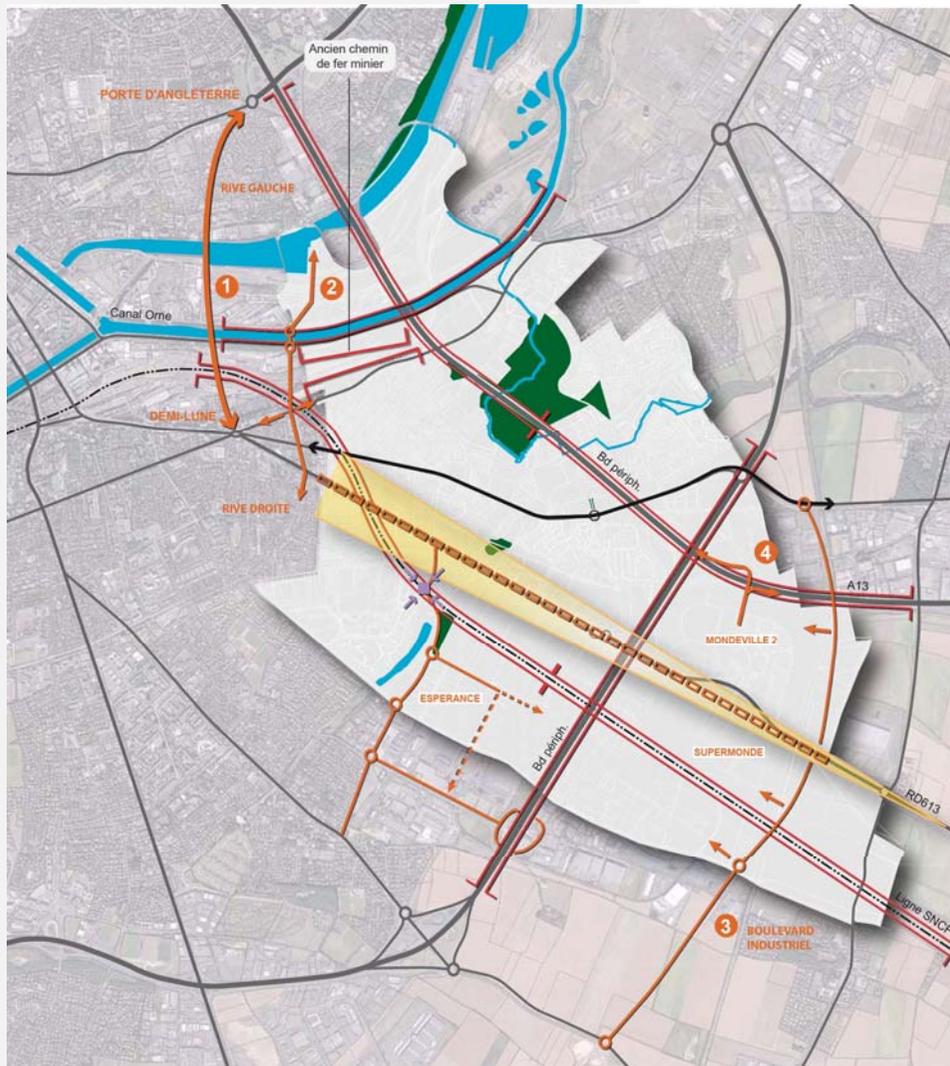
La volonté de reconstruire « la ville sur la ville », afin de réduire l'étalement urbain, induit la nécessité de donner aux habitants un cadre de vie de qualité. Ainsi, **les trafics « parasites et de transit » doivent ils être identifiés et orientés sur des voies et secteurs à moindres contraintes**.

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 3 UNE VILLE OUVERTE ET CONNECTEE

#### Principes d'action



Voie majeure de transit à réintégrer dans le fonctionnement urbain de la ville (façade urbaine, TCSP, liaisons transversales)

Entrée magistrale d'agglomération à valoriser

Ouvrage routier d'intérêt communautaire projeté

1 - Barreau de liaison demi-lune/porte d'Angleterre

2 - Pont de franchissement de l'Orne

3 - Boulevard Industriel

4 - Sortie pôle commercial régional

Coupure urbaine

Epine dorsale de la commune dont le rôle et l'intégration urbaine doivent être renforcés par un urbanisme approprié

Emplacement indicatif de la halte ferroviaire inscrite au précédent PDU

## 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

## 3

## UNE VILLE OUVERTE ET CONNECTEE

## Principes d'action



La RD613 (route de Paris - ex RN13)



Le centre commercial régional

La structure urbaine de l'agglomération (étalement urbain, grands pôles économiques périphériques, centre ville de Caen ...) nécessite en effet **une structuration des axes de transit** et par conséquent **la création de nouvelles infrastructures**. De nouvelles voies qui permettront en outre de retravailler la valeur et la vocation d'usage des espaces proches des habitants (TCSP, Pistes Cyclables, zones piétonnes...).

Le projet de création d'une nouvelle infrastructure dans la partie Est de Caen reliant le secteur de la demi-lune à celui de la porte d'Angleterre via la presqu'île de Caen s'inscrit dans cette optique.

Cette voie nouvelle devrait ainsi permettre de :

- de **détourner** une partie de **la circulation de transit** du cœur de l'agglomération, et dont pâtit la commune notamment le long de la RD513A (rue Pasteur),
- de **desservir les futures zones d'habitat** de la presqu'île et des bords de l'Orne (projet d'envergure métropolitaine aux portes de la ville de Mondeville) et du quartier Clémenteau
- de **mailler les infrastructures primaires existantes** et offrir ainsi des itinéraires de transit sécurisés « extérieurs » aux zones d'habitations.

### 3.3.2. Créer les conditions de l'intermodalité

Si la voiture ne peut être totalement bannie de la ville, sa place et son utilisation pourra être réduite selon les cas au profit de modes plus économes et respectueux de l'environnement.

- **Prendre en compte l'ancien projet de halte-ferroviaire**

Le projet de PDU prévoyait la création de trois haltes ferroviaires dans l'agglomération caennaise : Carpiquet, Zénith et Mondeville. Ces haltes ferroviaires étaient susceptibles d'avoir un effet d'entraînement très important sur leur environnement. Bien que la Région Basse Normandie, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, ait choisi de ne pas réaliser les haltes ferroviaires inscrites au PDU, la commune de Mondeville souhaite néanmoins maintenir cette possibilité.

- **Rendre possible l'aménagement de parkings relais**

Le projet d'agglomération a pour objet de favoriser le développement des déplacements alternatifs au tout voiture. Ce choix induit de pouvoir libérer des espaces dans la ville afin de pouvoir construire des infrastructures dédiées à ces nouveaux modes de transport : voie BUS, TCSP, Pistes cyclables, parking.

Pour ce faire, 2 actions principales sont aujourd'hui envisagées :

## Principes d'action

**Des entrées de ville et une entrée d'agglomération à valoriser et à qualifier**

- **réduire les flux de circulation** en les reportant sur d'autres voies
- **limiter les flux de véhicules légers** en proposant des modes de déplacements alternatifs et attractifs

Dans ce dernier cas, la difficulté sera d'inciter les usagers à modifier leurs habitudes. Aussi, la Communauté d'Agglomération, en partenariat avec Viacités, est-elle en charge depuis début 2011 d'une réflexion sur les parkings relais et le covoiturage. Celle-ci s'intéresse aux types de parking ayant vocation à faciliter ou favoriser l'intermodalité : VL/bus ou TCSP (appelé P+r) et parking de covoiturage. La commune de Mondeville s'inscrit bien entendu dans ce dispositif.

- **Intégrer la RD613 sur le plan paysager et urbain**

La RD613 qui constitue **une des principales entrées dans l'agglomération caennaise**, ainsi que la voie d'accès au pôle commercial régional, fait l'objet de toutes les attentions aujourd'hui. Ainsi, la tendance au renouvellement urbain et à une certaine densification urbaine privilégiée par le SCOT et PLH et expérimentée récemment par la commune (terrains COOLJET) sera étendue à d'autres sites (ZAE de la Vallée Barrey...) de manière à **redonner une véritable façade urbaine à la voie**. Des dispositions spécifiques pourront être définies dans ce sens (retrait d'alignement, gabarit et hauteur des constructions...).

Au-delà, pourra également être étudiée la **mise en place d'une desserte en site propre** par les transports en commun selon les orientations retenues par le futur PDU.

Ces différentes actions devront constituer autant d'opportunités pour **retraiter cette entrée d'agglomération** et offrir ainsi à cette voie **une image plus qualitative** que celle qu'elle

le revêt aujourd'hui.

**3.3.3. Favoriser les flux entre quartiers**

L'analyse du réseau de déplacements et sa mise en relation avec l'organisation urbaine ont fait apparaître **un déficit de lisibilité et de continuités** sur certains itinéraires, notamment entre les quartiers.

L'amélioration des dessertes de quartiers, reposera sur trois priorités majeures :

- **Aménager qualitativement la voirie afin de hiérarchiser son réseau et de le rendre plus lisible**

Afin d'affirmer leur rôle structurant à l'échelle des quartiers (actuels ou projetés) qu'ils traversent, **certaines axes majeurs nécessitent d'être réaménagés** afin de revêtir leur fonction de desserte et d'espace public à l'image de qui a déjà été entrepris pour la rue Chapron :

- rue Calmette et Curie afin de compléter le réaménagement de la rue Chapron afin de conforter cet axe majeur du centre ville ;
- rue Emile Zola, au gabarit et au traitement routier important, dont la fonction d'espace public doit être renforcée ;
- rue de Brière, dont le statut devrait et doit évoluer avec les projets importants qui la concernent (transformation du site des Armées et réalisation du nouveau collège, nouveaux quartiers d'habitat programmés sur les zones d'urbanisation

## 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

## 3 UNE VILLE OUVERTE ET CONNECTEE

## Principes d'action



La rue Emile Zola, une voie à traiter (partage de la voirie...)



Le Carrefour de Clopée, un espace à traiter

futures contigües...).

En accompagnement du réaménagement de certaines voies publiques, **le traitement de certains carrefours principaux permettra d'améliorer la lisibilité du maillage**. Il s'agit principalement :

- du carrefour entre la rue Emile Zola et la rue de Brière ;
- du carrefour dit de « Clopée » à traiter en lien avec la problématique d'entrée de ville... sur fond d'une possible reconversion urbaine à terme de l'actuelle ZA Montalivet (intégrée récemment dans le périmètre d'étude élargi de Caen Presqu'île).

- **Valoriser les flux entre quartiers**

**La création de nouvelles voies secondaires**, complétant le réseau des grands axes routiers (de transit) aura pour but de favoriser les relations entre des secteurs qui, aujourd'hui, tendent à se «tourner le dos».

Il permettra d'offrir **des parcours alternatifs** au maillage convergeant aujourd'hui difficilement vers le centre-ville, favorisera le désenclavement de certains secteurs (ZAC Vallée Barrey) et permettra in fine de développer de nouveaux usages entre les quartiers.

- **Atténuer les grandes coupures**

Dans cette logique, **la pacification ou à tout le moins la prise en compte de la présence des grands axes**, qui représentent aujourd'hui des coupures urbaines importantes, semble également primordiale.

Cette **meilleure fluidité** pourra être obtenue par exemple :

- en aménageant **la RD613 en véritable avenue urbaine**, support d'usage (cheminements sur les abords, traversées sécurisées...), sur fond de réorganisation des espaces d'accueil économiques (voir plus loin),
- en agissant également sur **la rue Emile Zola** (RD675), véritable **épine dorsale de la ville habitée** et dont le caractère routier devra être atténué,
- en complétant par exemple **le franchissement du boulevard périphérique** par les piétons (passerelles...).

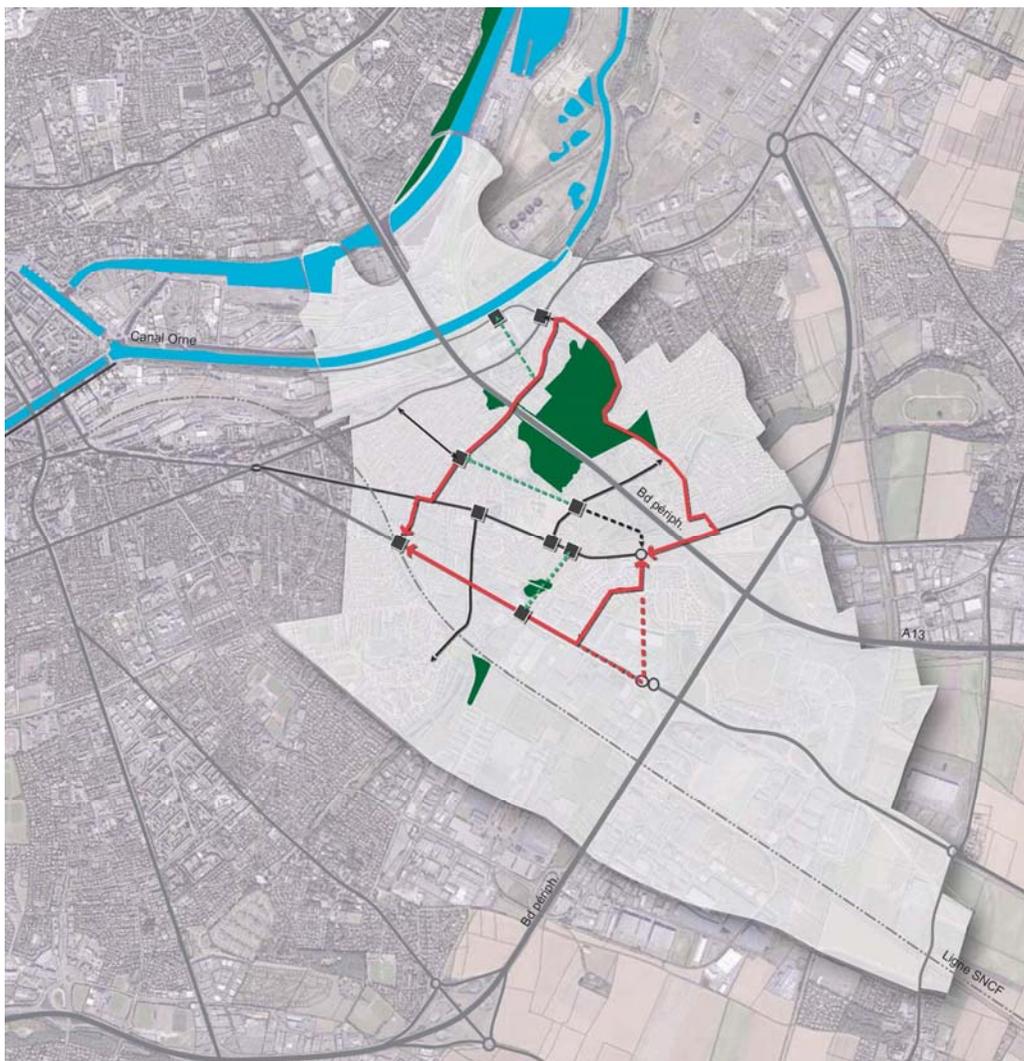
Cette reconquête urbaine des grandes infrastructures va de pair avec **une réflexion globale sur le renouvellement de l'espace public et des franges bâties** qui les accompagnent.

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 3 UNE VILLE OUVERTE ET CONNECTEE

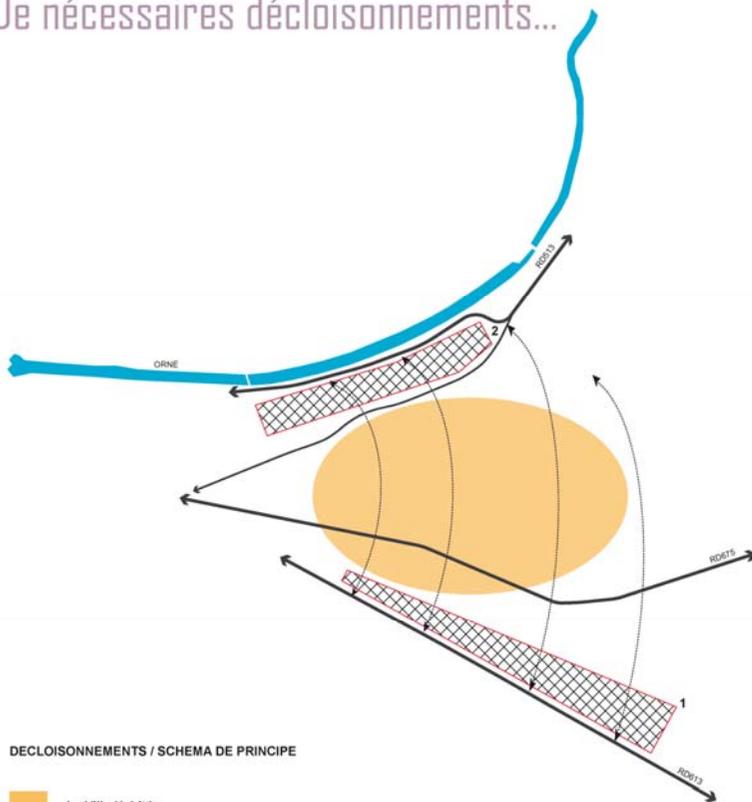
#### Principes d'action



- ↔ Lisibilité du tracé de tour de ville à accentuer, lien entre les quartiers mixtes
- - - Variante (post-PLU)
- ↔ Liaisons inter-quartiers existante et à renforcer
- ⋯ Liaison inter-quartiers projetée
- ⋯ Liaison douce inter-quartiers projetée
- Aménager qualitativement les carrefours actuels et projetés pour plus de lisibilité

## Principes d'action

## De nécessaires décroissements...



DECLOISONNEMENTS / SCHEMA DE PRINCIPE

- La Ville Habitée
- Verrou
  - 1 - ZAE Vallée Barrey
  - 2 - Quais de l'Orme
- Liaison transversale

### 3.3.4. Optimiser l'organisation du territoire

L'**ouverture** et la **reconnexion** de la ville doit être envisagée à **deux échelles** distinctes :

- à l'**échelle de l'agglomération** caennaise d'une part, et les grands projets routiers évoqués plus haut doivent être appréhendés dans ce sens,
- à l'**échelle de la ville** elle-même, dans un contexte de **faible perméabilité des quartiers** de la ville entre eux, du fait de grandes **coupures urbaines** caractéristiques du territoire (voie ferrée, boulevard périphérique...), mais également en raison de l'**aménagement progressif de grandes emprises** dédiées aux activités économiques aujourd'hui totalement hermétiques (ZAE Vallée Barrey, emprise COOLJET...).

#### • Décloisonner les quartiers

A l'échelle de la ville, le territoire se structure en deux espaces clairement identifiés et différenciés (la ville habitée, la ville économique) délimités schématiquement par le boulevard périphérique et la RD613.

Si le projet n'a pas vocation à remettre fondamentalement en question cette organisation générale, l'appareil économique local revêtant un intérêt dépassant largement celui de la commune, certains espaces à vocation économique en revanche connaissent aujourd'hui des mutations ou font l'objet de réflexions

susceptibles d'impacter favorablement le fonctionnement de la commune.

Ainsi, alors qu'historiquement la ville habitée s'est développée au nord de l'ancienne voie de chemin fer minier (exception faite du quartier Charlotte Corday, lui-même coupé du reste de la ville par la voie SNCF), la ville envisage aujourd'hui de s'étendre au-delà de cet ancien faisceau ferroviaire en lieu et place des bâtiments d'activités susceptibles d'être transférés à terme (ZAC SPRIET). D'autres **projets de reconversion de sites** encore en activité aujourd'hui pourront également voir le jour (ZA de Calix) offrant à terme **de nouvelles potentialités de développement**, et garantissant dans le même temps une plus grande lisibilité de la ville habitée sur le plan urbain.

Territoire quasi totalement occupé aujourd'hui, la ville habitée n'a d'autres option pour se développer et accueillir les populations futures que de s'étendre géographiquement et se densifier.

Pour ce faire, elle s'appuiera sur un maillage structurant constitué par ses polarités et ses axes de déplacements. Afin d'organiser ce développement, il s'agira de :

#### • Conforter les « points d'ancrage » du territoire

Le renforcement et le réaménagement du centre-ville sera poursuivi (habitat, équipements, espaces publics, commerces), pour former un pôle urbain majeur.

*Principes d'action*

La reconversion du sites des Armées sera elle aussi poursuivie et le nouveau quartier mixte qui émergera progressivement sera confirmé dans son rôle de pôle secondaire.

Cette structure première sera complétée par l'aménagement de nouveaux quartiers, par voie de renouvellement urbain (ZA Vallée Barrey, de Calix) ou d'extension du tissu urbain (domaine du haras).

Les pôles de proximité existant, offrant commerces et services de première nécessité, seront confortés dans les différents quartiers.

Les **pôles d'activités** situés sur la **zone industrialoportuaire**, ainsi que les autres pôles économiques occupant la partie Sud et Est du territoire, seront confortés, et réaménagés, afin d'**optimiser au mieux l'espace** disponible.

- **Structurer le maillage du territoire**

Les **voiries** seront **hiérarchisées** et **aménagées** en fonction des trafics existants, des projets de développement urbain et bien entendu également en fonction de l'état d'avancement des projets d'intérêts communautaire présentés plus haut.

Une "**trame verte et bleue**" offrira en tout lieu de la ville des accès aux espaces verts, itinéraires de promenade et de déplacements doux.

Il s'agira à la fois d'inscrire les nouveaux quartiers au sein de cette trame, et d'en assurer la continuité dans les quartiers existants.

- **Améliorer la lisibilité des tissus urbains**

Il conviendra enfin d'améliorer la **lisibilité des tissus urbains** qui viennent «s'accrocher » sur cette structure de base (pôles, maillage).

- \* hiérarchiser ces tissus en fonction de leur rôle et de leur situation dans la ville,
- \* donner une meilleure lisibilité à la ville en modulant la volumétrie du bâti en rapport avec l'espace public,
- \* évoluer vers une composition urbaine plus économe en espace.

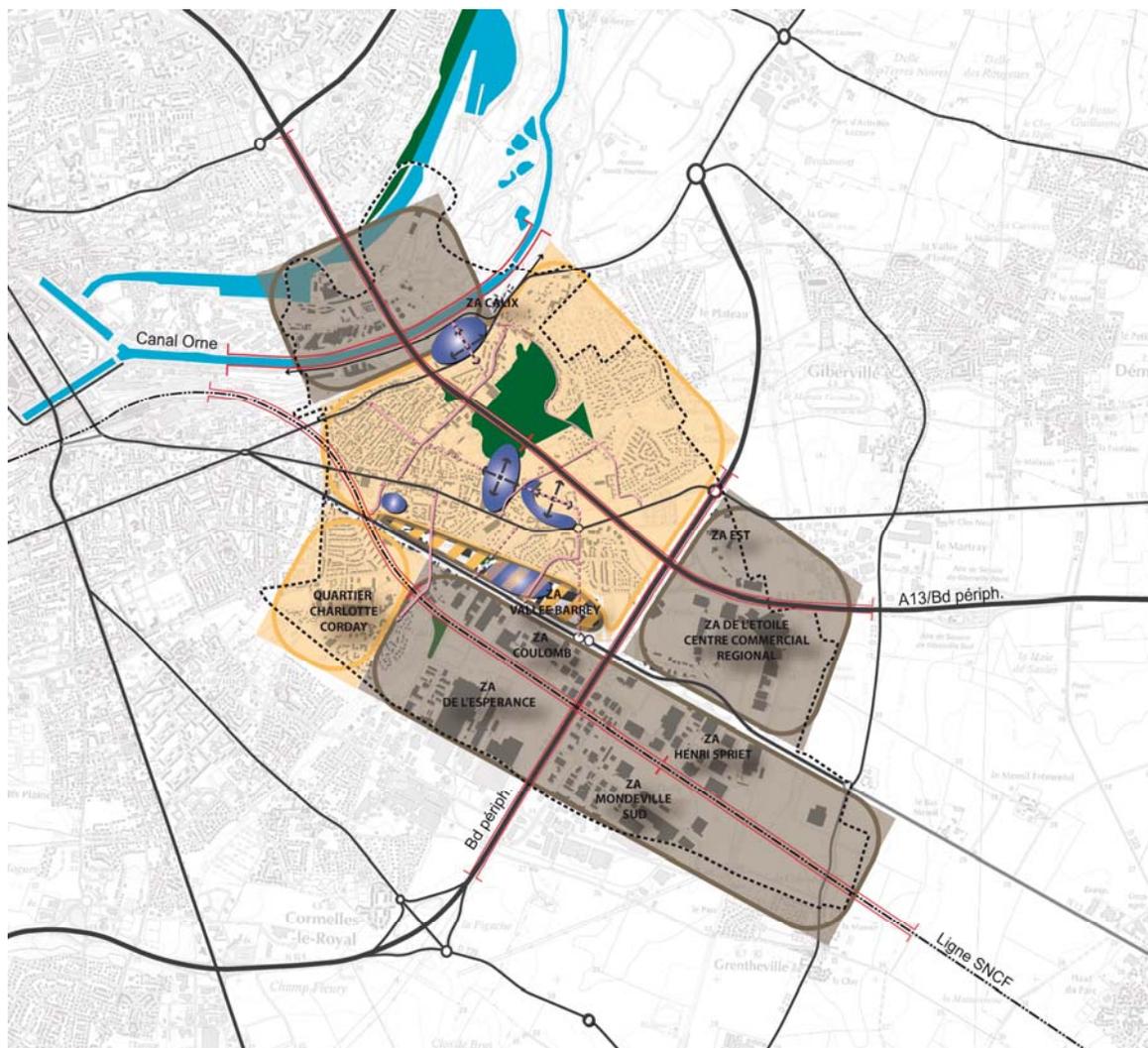
La commune de Mondeville dispose d'ores et déjà de **cheminements doux structurants** (boucle parc du Biez, voie verte...). Ceux-ci sont parfois discontinus et peu lisibles à l'échelle de la ville. Afin d'encourager les pratiques cyclistes et piétonnes, des espaces dédiés et complémentaires seront donc aménagés (voir ci-après).

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 3 UNE VILLE OUVERTE ET CONNECTEE

#### Principes d'action



-  Quartier mixte à vocation principale d'habitat
-  Quartier monofonctionnel à vocation économique
-  Quartier monofonctionnel en cours de mutation, dont la perméabilité et le décloisonnement doivent être renforcés
-  Coupure urbaine
-  Liaison routière intercommunale dont l'intégration urbaine doit être renforcée
-  Liaison routière interquartiers à conforter
-  Liaison interquartiers à créer
-  Principes de décloisonnement de la ville économique (cf. partie 4)
-  Nouveau quartier mixte à dominante d'habitat
-  De nouveaux quartiers ouverts sur leur environnement et intégrés à la trame viaire existante et/ou projetée

*Principes d'action*

Le parc du Biez



La voie verte aménagée sur l'ancienne ligne de chemin de fer minier

### 3.3.5. Créer un maillage de déplacements doux

- **Créer un circuit de liaisons douces**

Un circuit de liaisons douces, sur les pourtours de la commune, sera à la fois le **support d'itinéraires quotidiens** vers le centre-ville et les grands équipements de la commune, mais aussi **de promenades plus exceptionnelles** donnant accès aux éléments plus remarquables du paysage (parc du Biez, estuaire de l'Orne). Répondant à des priorités de sécurité et de confort, ce circuit sera prioritairement aménagé **en site propre**.

La présence de la trame bleue (Orne et ses affluents, étang) et la proximité de la nature avec la ville forment **des espaces privilégiés** pour conforter les parcours existants et les prolonger. La réalisation de ce circuit nécessitera toutefois le bouclage de liaisons préexistantes et l'aménagement de nouvelles voies. Des liens seront créés dans la ville pour la relier transversalement à ce circuit.

- **Permettre le partage de la voirie entre tous les usagers**

Afin de promouvoir les modes de déplacements à pied ou en vélo, divers aménagements pourront être réalisés visant à **associer automobilistes, piétons et cyclistes sur les mêmes voies** en garantissant la sécurité et le confort de tous.

Suivant le gabarit des voies, il pourra s'agir de simples mesures de modération du trafic automobile, d'aménagements de pistes cyclables sur la chaussée ou sur les trottoirs, d'aménagements

des carrefours sécurisant la traversée des cycles... Chaque situation sera ainsi étudiée selon les capacités d'évolution des voies concernées et des contraintes.

**La RD675 a vocation à devenir à terme un véritable «axe urbain».** Bien qu'elle reçoive des flux de transit important, la commune affirme, à travers son projet, sa volonté de l'intégrer pleinement aux usages des piétons et cyclistes.

Pour ce faire, **des aménagements adaptés et sécurisés**, favoriseront ses traversées et éviteront les effets de coupures. Le circuit de liaisons douces et les différents aménagements seront accompagnés par **un maillage privilégié pour les modes doux vers le centre-ville, la rue Brière, le parc du Biez...**

La diminution de la place de la voiture sera dans ce cas un préalable à cette disposition.

- **Aménager des lieux de stationnement spécifique pour les cycles**

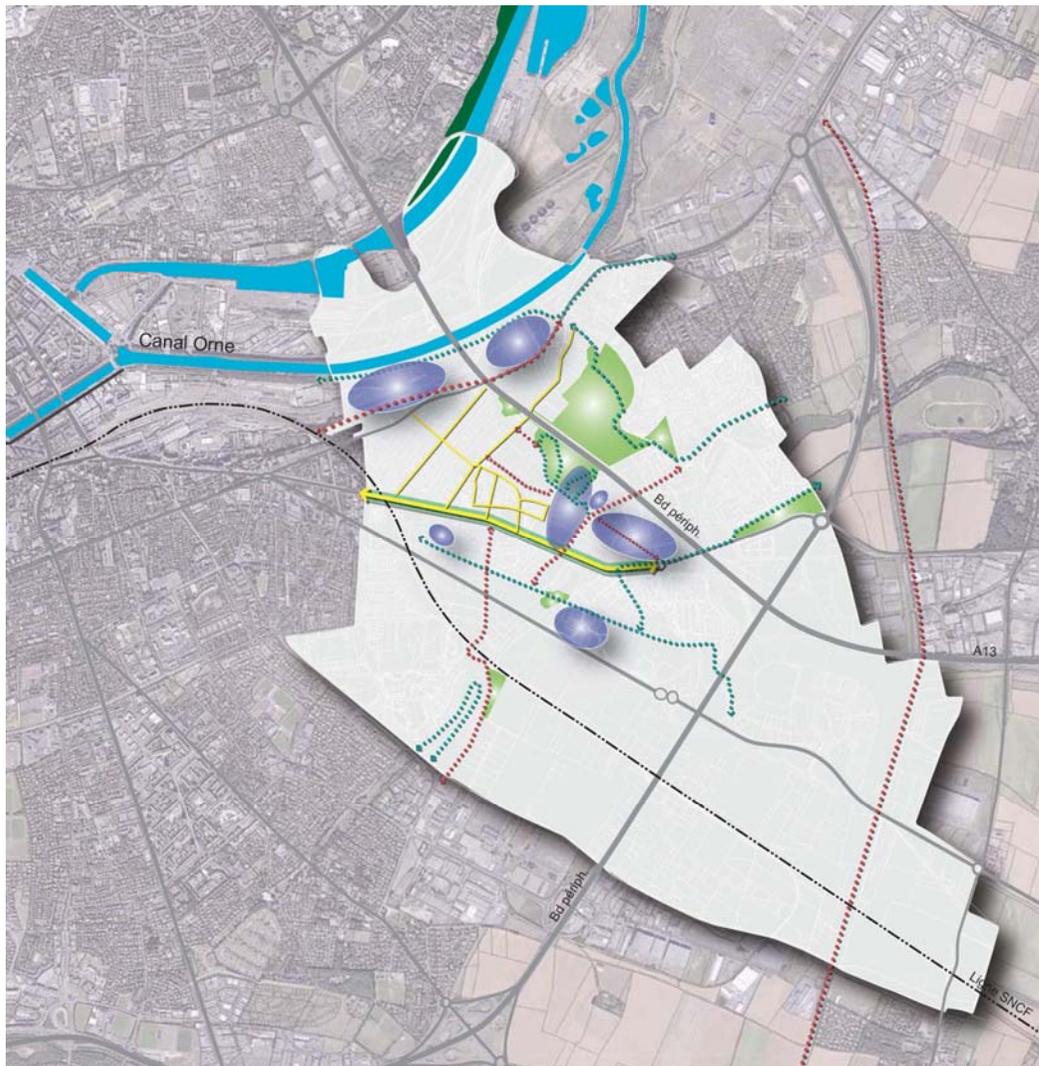
L'incitation aux déplacements des deux roues passe également par la possibilité offerte aux usagers de bénéficier de **lieux de stationnement spécifiques** et ce, à proximité des commerces et équipements, mais également aménagés dans le cadre des futurs programmes immobiliers.

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 3 UNE VILLE OUVERTE ET CONNECTEE

#### Principes d'action



-  RD675 aménagée pour le partage de la voirie (automobilistes, piétons, cyclistes)
-  Liaison douce existante (piste cyclable, cheminement piéton... voie verte)
-  Liaison douce projetée
-  Des modes doux privilégiés dans le centre ville
-  Futurs quartiers d'habitation
-  Espace boisé (parc...)

### 3.3.6. Conforter les communications numériques sur le territoire

Les **infrastructures numériques** offrent aujourd'hui des **potentialités importantes**, aussi bien pour les entreprises, les usagers ou les administrations.

Elles comptent en outre parmi les critères retenus pour l'implantation sur un territoire et renforcent ainsi son attractivité.

- **Prendre en compte la nouvelle réglementation dans la déclinaison réglementaire du projet**

La réglementation concernant les réseaux de fibres optiques se met progressivement en place (câblage obligatoire des immeubles de 25 logements et plus...). Le règlement du PLU prend donc en compte les obligations liées aux réseaux de communication électronique.

En outre, et conformément au souhait exprimé par Caen la Mer, la pose de fourreaux sera effectuée lors de chaque intervention sur la chaussée et restitués à la Communauté d'Agglomération pour la mise en place du réseau de fibre.

- **S'inscrire dans le cadre du Schéma Départemental d'Aménagement Numérique (SDAN)**

Une coopération étroite existe aujourd'hui entre la Communauté d'Agglomération et le Département autour des possibles synergies entre le RIP (Réseau d'Initiative Public) existant depuis 2004 sur l'agglomération et le futur RIP départemental. Ainsi, il a été convenu que le futur RIP départemental tienne compte du réseau de l'agglomération et garantisse ainsi une cohérence d'ensemble par l'interconnexion physique et surtout

fonctionnelle de ces deux réseaux.

La délégation de service public de Caen la Mer et le RIP mis en place en 2004 étaient destinés initialement au développement économique et ne prévoyaient donc pas de réseaux de fibre vers l'utilisateur final résidentiel (FTTH).

Aussi, le Département et l'Agglomération se sont-ils accordés autour d'un schéma directeur prévoyant à terme la couverture résidentielle FTTH de l'agglomération caennaise, en laissant au réseau de l'agglomération sa vocation première d'appui aux entreprises.

Ainsi, le réseau de communications électroniques départemental fournira-t-il à terme des services de transport sur fibre optique en direction de l'ensemble de zones résidentielles du territoire communautaire. La conception du réseau départemental s'appuiera en outre sur la présence du RIP de l'agglomération.

La commune de Mondeville s'inscrit bien entendu dans ce dispositif.

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 4

#### UN POLE ECONOMIQUE REFONDE

### Rappel des enjeux

**Comment optimiser les espaces d'accueil économique ?**

**La réponse à la demande d'implantation doit-elle passer par la création de nouvelles zones à vocation économique ?**

**Comment réduire la fracture urbaine entre la ville habitée et la ville économique ?**

- **Une stratégie communautaire et spatiale d'organisation économique à prendre en compte**

Consciente du caractère hétérogène des zones d'activité économique dont elle a la charge, tant en termes de vieillissement, d'obsolescence, de fonctionnalité ou encore d'attractivité, l'Agglomération s'est lancée dans la définition d'une **stratégie globale de développement** sur ses zones d'activité. Une stratégie qui repose sur divers questionnements : fonctionnement et usages des zones, vocation économique des espaces les plus désuets et potentialités de renouvellement urbain, etc.

- **Un renouvellement urbain des espaces à vocation économique nécessaire à l'accueil de nouvelles populations**

Le projet global sur lequel la commune s'engage prend en compte cette problématique particulière que constitue la rarefaction du foncier. Dans cette perspective, certains espaces à vocation économique ou friches d'activités constituent des enjeux majeurs de l'aménagement, leur requalification permettant d'assurer une gestion économe de l'espace. Il ne s'agit de rien d'autre ici que de redonner à ces lieux une véritable valeur d'usage.

- **Un accompagnement de la mutation programmée des espaces les plus obsolètes et les plus « impactants » en termes d'image**

Ce projet est l'occasion d'engager une réflexion entre Caen la Mer et la commune de Mondeville sur la question du renouvellement urbain de certaines zones d'activités (Calix, Vallée Bar-

rey...), visant notamment le développement progressif de l'habitat en lieu et place des anciennes activités. En plus d'offrir des opportunités importantes pour le développement de l'habitat, ces opérations veilleront à garantir également une plus grande perméabilité entre ces anciens tissus d'activité et le reste de la ville.

- **Une optimisation des espaces d'accueil identifiés comme pérennes**

Le **pôle commercial de Mondeville** s'étend aujourd'hui sur plus de 115 ha pour 120 000 m<sup>2</sup> de surface de vente et d'accueil de nombreuses enseignes de premier rang. Un dimensionnement qui concourt à faire de ce site **un élément essentiel du rayonnement de l'agglomération** caennaise. Le fonctionnement et l'organisation actuels du pôle atteignent toutefois ses limites aujourd'hui : 40% des espaces dédiés à la circulation et au stationnement, activités hétéroclites portant atteinte à la lisibilité commerciale de l'ensemble.... Parallèlement, le site offre encore **un fort potentiel de développement commercial** non exploité : une vingtaine d'hectares au total, non bâtis sur la zone de l'Etoile et partiellement occupés sur l'ex-site Supermonde. La réorganisation complète de ce pôle devra permettre l'aménagement d'un pôle d'activités « Mondevilles commerces » structuré autour de la RD613 et structurant dans le même temps l'entrée d'agglomération.

D'autres espaces sont également concernés par cette nécessaire optimisation (ZA Coulomb, ZA de l'Espérance...).

3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

4 UN POLE ECONOMIQUE REFONDE

### Principes d'action



Futur centre commercial Mondeville 1



Village OXYLANE

### 3.4.1. Accueillir des activités nouvelles

L'objectif de la commune consiste prioritairement à **développer une offre foncière diversifiée** et performante pour l'accueil des activités économiques. Au-delà, il conviendra également de **rendre possible la création de locaux de services et d'activités**, compatibles avec l'habitat dans les futures opérations d'urbanisme.

L'objectif est de **conforter les entreprises locales**, mais également extérieures, qui peuvent avoir des besoins fonciers liés à des dessertements, des repositionnements ou encore des délocalisations.

L'accueil de **nouvelles entreprises**, en relation avec le développement démographique projeté sur la commune de Mondeville et notamment son centre ville, est également recherché. **La commune en grandissant sera confrontée à des besoins d'artisanat ou de services à la personne par exemple, dont l'installation doit pouvoir être garantie sur place.**

### 3.4.2. Définir une vocation pour chaque zone d'activité

Les **importants projets de délocalisation-relocalisation** qui pourraient être mis en œuvre ces prochaines années constitueront une opportunité majeure pour revoir la définition de la vocation de chacune des zones d'activités de la commune. Un point particulièrement sensible sur la commune et participant aujourd'hui de la déqualification de certaines zones.

En effet, la vocation des zones d'activités détermine en partie

le **niveau et la qualité des équipements** dont elle a besoin. Au-delà, la **cohabitation d'activités différentes** sur une même zone d'activités peut entraîner des **conflits d'usage**, notamment en termes de gestion des flux.

Aussi, une sectorisation de chaque zone par grande typologie d'activités - voire la spécialisation des zones elles-mêmes - pourra constituer **un levier important** de l'amélioration du fonctionnement urbain du territoire, mais également de son image.

### 3.4.3. Faire émerger le pôle d'activités « Mondeville commerces »

Des **projets commerciaux importants** pourront être accueillis dans les années qui viennent sur les différents sites du pôle commercial de Mondeville :

- Mondeville 1 (> 36 000 m<sup>2</sup>),
- Oxlane 2,
- ZAE de l'Etoile (+/- 20 000 m<sup>2</sup>).

Ces projets, dont certains sont identifiés aujourd'hui, permettront ainsi de conforter l'attractivité commerciale de l'agglomération caennaise.

*Principes d'action*

Ces projets, dont certains sont identifiés aujourd'hui, permettront ainsi de conforter l'attractivité commerciale de l'agglomération caennaise.

- **Garantir l'accessibilité du futur pôle**

La création de nouvelles bretelles d'entrée/sortie, ainsi que l'amélioration de certaines bretelles existantes, pourraient être envisagées.

Il semble également important que ce futur pôle accueille à terme une branche de la ligne TCSP est-ouest. Une desserte performante qui trouvera toute sa place dans le cadre du projet de requalification de l'entrée d'agglomération par la RD613.

Au-delà, la réalisation du boulevard industriel aujourd'hui projetée permettra de mieux desservir ce pôle et constituera ainsi à terme son épine dorsale nord-sud, complémentaire à son axe est-ouest naturel (RD613).

- **Renforcer la commercialité des espaces du pôle**

Dans l'optique d'un renforcement de la lisibilité du pôle et de la commercialité de ses espaces, pourra être étudié le déplacement de certaines activités non commerciales actuellement présentes sur la zone Henri Spriet.

- **Repenser la circulation à l'intérieur du pôle**

Le rattachement de la zone Henri Spriet à la ZAC de l'Etoile impose aujourd'hui de repenser totalement la question de la circulation et des déplacements à l'intérieur du site qui passera notamment par :

- l'organisation des déplacements et des échanges entre

le nord et le sud du futur pôle,

- la création de liens physiques entre le site OXYLANE et le pôle commercial,
- la création d'une desserte transversale est-ouest dans la zone Henri Spriet,
- etc.

### 3.4.4. Intervenir sur les friches d'activités et les zones les plus obsolètes

De nombreux **espaces à vocation économique** apparaissent aujourd'hui **obsolètes** sur la commune (manque d'unité d'ensemble, morcellement des espaces, structuration urbaine déficiente, bâti déqualifié, accès et circulation difficiles, situation géographique stratégique dans l'espace de la ville) et **la question de leur devenir est aujourd'hui posée**. Un questionnement qui va de pair avec les réflexions en cours portant sur l'**optimisation des espaces** encore disponibles d'une part, et sur la raréfaction du foncier d'autre part.

Plusieurs espaces d'activités sont aujourd'hui concernés et susceptibles d'accueillir à terme de nouveaux quartiers mixtes et notamment :

- **La ZA Vallée Barrey**

La transformation de cette zone d'activités a d'ores et déjà été amorcée (nouveau pôle commercial, habitat). La poursuite de ce projet avec le développement d'opérations d'habitat devrait être rendue possible par le transfert des activités présentes vers le pôle commercial de Mondeville reconfiguré avec le rattachement de la ZA Henri Spriet. Dans ce contexte, les liens

*Principes d'action*

Nouveau centre commercial de la vallée Barrey (source : marais-mondeville.over-blog.fr)

fonctionnels et organisationnels entre les nouvelles opérations et le quartier d'habitat de la Vallée Barrey situé plus au nord seront particulièrement étudiés de manière à assurer leur intégration. Cette opération pourra contribuer en outre à la requalification des abords de la RD613 (entre l'actuelle ZAE vallée Barrey et la ZA de Coulomb) nécessaire au traitement et à la requalification de l'une des entrées majeures dans l'agglomération.

- **La ZA de Calix**

Les difficultés identifiées aujourd'hui conduisent à s'interroger sur **la place et le fonctionnement de la zone d'activités de Montalivet dans l'armature urbaine de la commune.**

Seule zone d'activités partie intégrante de l'ossature urbaine de la ville habitée - ce qui la distingue ici des autres zones localisées principalement de part et d'autre de la RD613 - l'espace qu'elle occupe aujourd'hui apparaît des plus intéressants.

Plusieurs difficultés sont aujourd'hui relevées concernant le fonctionnement de cette porte d'entrée, offrant **de nombreuses opportunités pour l'aménagement d'une véritable entrée de ville qualifiante** pour la commune :

- sur le **plan fonctionnel** tout d'abord, de nombreux désordres sont identifiés à hauteur du carrefour de Clopée (congestion de la circulation aux heures de pointe, illisibilité de l'entrée de ville par la rue Calmette...),
- sur le **plan esthétique** ensuite (paysage urbain), la **présence de la zone d'activités** génère aujourd'hui une image des plus dévalorisantes pour la commune (façade

urbaine dégradée).

Au-delà de la zone d'activités elle-même, il conviendra d'élargir la réflexion aux bâtiments d'activités situés à l'ouest du pont de Calix, ainsi qu'au **faisceau ferroviaire** correspondant à **l'ancien chemin de fer minier**. Au total, près de 14 ha pourraient ainsi être reconquis le long du cours Montalivet et intégrés au projet de renouvellement urbain Caen Presqu'île.

Bien que ce projet ne soit pas directement intégré à la programmation du PLU à venir, des dispositions réglementaires spécifiques sont néanmoins définies sur ce point de manière à rendre possible cette opération dans le futur.

Ces réflexions sur le renouvellement urbain des friches d'activités ou de certains espaces en particulier va de pair avec la volonté aujourd'hui affirmée d'optimiser au mieux le foncier disponible.

### 3.4.5. Optimiser le foncier économique

- **Encourager l'optimisation du foncier économique par une utilisation raisonnée de l'espace et la réorganisation spatiale de l'existant**

La densité moyenne des surfaces bâties sur les zones d'activités communale apparaît aujourd'hui assez faible, a fortiori en comparaison de la forte proportion prise par les espaces bituminés. Il en résulte une consommation foncière importante par rapport aux objectifs fixés en matière de densification. En outre, la proportion d'espaces végétalisés est très souvent inférieure à la proportion d'espaces bituminés, ce qui témoigne d'un taux d'imperméabilisation des sols très important.

*Principes d'action*

Qu'il s'agisse du bâti (gabarit, aspects extérieurs, alignement...) ou du traitement des espaces libres, le PLU accompagnera l'émergence d'un nouveau modèle de parc d'activités optimisant au mieux le foncier disponible et le rendant plus accessible (circulation interne, voie de désenclavement...).

- **Requalifier et réorganiser le foncier lorsque le contexte le permet**

Bien qu'il soit difficile de requalifier l'existant une fois l'entreprise installée, la commune en lien avec la Communauté d'Agglomération pourra en fonction des opportunités (cessation/réorientation de l'activité, délocalisation...) et dans le cadre de négociations avec les entreprises concernées, s'engager dans des opérations de redécoupage foncier visant à commercialiser ou à réaffecter (espaces publics) les espaces privés non utilisés par l'entreprise.

- **Encourager la mutualisation des espaces communs**

Qu'il s'agisse des opérations de requalification/réorganisation des zones existantes ou des opérations futures, la commune encouragera la réalisation de projets mutualisant les espaces communs (stationnement, aires de stockage, zones de stockage des déchets...).

- **Mettre en place une commercialisation adaptée à l'objectif de réduction de la consommation d'espace**

Les logiques présidant à la commercialisation constituent un élément majeur impactant directement la consommation d'espace. Dans ce sens, il conviendra dans la mesure du possible d'expérimenter de nouvelles approches :

- **découper des terrains à la demande** en fonction des besoins réels des entreprises (actuels comme futurs), les reliquats d'espace tombés dans le domaine privé étant difficilement aménageables par la suite comme évoqué plus haut,

- **sensibiliser les entreprises** à la démarche environnementale appliquée sur la zone et au parti d'aménagement retenu,

- **dialoguer avec les entreprises afin de déterminer avec elles l'espace dont elles ont besoin** (dans l'objectif d'un calcul au plus juste), la programmation des projets pouvant être discutée (besoins en stationnements, surface plancher des bâtiments, réserve foncière souhaitée pour une future extension éventuelle, etc.),

- **proposer la construction de locaux d'activités en copropriété** pour certains types d'activités (tertiaire, artisanat, commerce...) afin de mutualiser les bâtiments et les espaces communs.

### 3.4.6. Accroître la qualité paysagère des zones d'activités

La qualité paysagère des zones d'activités constitue un point essentiel auquel la commune et l'Agglomération souhaitent accorder un intérêt particulier, notamment en bordure de la RD613 : facteur d'attractivité essentiel du territoire, cette qualité recouvrée participera également à la bonne image des entreprises et à la qualité de vie de vie en général.

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 4

#### UN POLE ECONOMIQUE REFONDE

### Principes d'action



-  "Mondeville commerces" - Pôle commercial à optimiser
-  Extension projetée
-  Pôle commercial à revaloriser
-  Pôle d'accueil industriel à optimiser
-  Potentiel à optimiser
-  Secteur économique dont le renouvellement urbain est projeté (quartier mixte à dominante d'habitat) :
  - ZA Calix : moyen terme (horizon du PLU)
  - ZA Montalivet : long terme (horizon pos-PLU)
-  Des quartiers d'habitat mieux connectés et plus ouverts sur les quartiers économiques
-  Des quartiers économiques plus performants, mieux irrigués, et plus ouverts sur leur environnement

*Principes d'action*

*A l'échelle de chaque zone*, il s'agira notamment de mettre l'accent sur la qualité des espaces non bâtis (conception, traitement végétal/minéral, entretien, stationnement, limites séparatives, voirie...).

ger de nouveau si nécessaire de manière à limiter les éventuelles nuisances.

*A l'échelle de la parcelle*, la commune, au travers de son règlement d'urbanisme, accordera une importance toute particulière à :

- la cohérence architecturale de l'ensemble des bâtiments d'entreprises de la zone : couleur des façades, homogénéité des volumes...
- la qualité des aménagements en façade des bâtiments : traitement des espaces non bâtis, surface de stockage non visibles depuis le domaine public...

### **3.4.7. Garantir une bonne cohabitation entre les espaces économiques et les espaces résidentiels par la mise en place de zones tampon**

La commune entend accorder une grande attention à **la cohabitation entre les activités économiques et les autres activités (résidentielles notamment)**. Une trop grande proximité entre les différentes activités pouvant occasionner des gênes et des conflits d'usage, cet aspect pourrait être amplifié avec les nouvelles logiques d'aménagement visant à économiser le foncier.

Dans ce sens, la commune entend **préserver les espaces tampons existants** (voie verte, vallée sèche) et en aména-

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 5

#### UNE VILLE ARTICULANT NATURE ET URBANITE

### Rappel des enjeux

**Quelle politique de valorisation, de préservation et de gestion des espaces naturels ?**

**Comment intégrer la préservation des ressources naturelles et les équilibres écologiques dans le développement du territoire ?**

**Comment protéger les personnes et les biens contre les risques naturels et les nuisances diverses ?**

La commune a aujourd'hui utilisé la quasi totalité des sols non bâtis et préservés des risques naturels ou anthropiques. Une situation qui l'a contrainte depuis plusieurs années déjà à mettre en place **un modèle de développement plus intensif** (densification, renouvellement urbain), et encore amplifié dans le projet à venir.

Cette logique de développement, plus que jamais, doit inviter la commune à **définir la bonne articulation entre nature et urbanité** et à concevoir **une ossature verte et bleue** suffisamment structurée pour accompagner et atténuer les effets de la densification projetée.

Plus largement, et dans une logique de développement durable, la commune doit veiller à **une utilisation raisonnée des ressources** de son environnement et **garantir leur préservation et leur régénération**.

Le projet de développement de Mondeville intègre donc la nécessité de **gérer les espaces naturels existants pour les préserver sur le long terme**, bien au-delà de l'échéance du PLU. Le devenir et la gestion des **espaces forestiers**, des **marais**, et des **milieux naturels sensibles** en général (zones humides...), font partie intégrante de la réflexion sur le développement durable de la commune.

Mondeville dans son développement doit ainsi intégrer la nécessaire préservation de son environnement et de ses milieux naturels. Cela implique notamment de maintenir **une qualité de l'eau** et **des systèmes d'assainissement performants**.

La Communauté d'Agglomération ayant déjà réalisé des investissements importants dans ce domaine au cours des dernières années, et s'appropriant à en réaliser de nouveaux dans le cadre du **zonage d'assainissement** ou de diverses **études hydrauliques** en cours de réalisation, le PLU veille donc à déve-

lopper l'urbanisation en priorité dans les zones où les réseaux existants ou projeté permettront l'accueil de nouveaux habitants avec une empreinte écologique modérée.

Enfin, la forte présence de l'élément naturel dans l'agglomération se traduit par l'existence de **risques naturels** (inondation notamment) qu'il convient de prendre en compte, tout comme doit être pris en compte également les **risques industriels** identifiés aujourd'hui. La réalité de leurs conséquences n'est plus à démontrer, tant sur la sécurité des personnes et des biens, que sur la préservation de l'environnement et du patrimoine.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme constitue donc aujourd'hui l'occasion de construire un projet dont la principale ambition est de **créer les conditions d'un développement dynamique, équilibré, et solidaire et en harmonie avec la nature** à même de **renforcer les atouts du territoire** dans le respect des **objectifs d'un développement durable**.

### 3.5.1. Organiser le projet autour d'une trame verte et bleue clairement identifiée

La commune se caractérise par **un environnement naturel qui valorise directement la qualité de vie** quotidienne des habitants et usagers du territoire. Ce **capital d'espaces naturels** qui constitue **un atout à valoriser**, participera à la diversité des lieux d'accueil, des paysages urbains et des modes d'habiter. Un capital qui offre toutes sortes de possibilités aux populations et investisseurs économiques de renouveler leur cadre de vie.

Au-delà, l'enjeu du **paysage**, des **espaces verts** et des **parcs urbains** constitueront des éléments indispensables d'une redynamisation et d'une intensification urbaines acceptées par tous.

La déclinaison schématique de **la trame verte et bleue** qui suivent ont été élaborées par superposition de différents types d'espaces :

- les **espaces** naturels « extraordinaires » qui correspondent à des territoires protégés dans le document en vigueur ou inventoriés pour leur richesse écologique (marais, espace boisé d'envergure significative, zones humides...),
- les **espaces** naturels « ordinaires » de type agro-naturel (bocage...),
- les **coupures** ou obstacles (voies de communication, espaces urbanisés...).

Cette déclinaison brosse les contours de **la future ossature verte et bleue du territoire** qui repose notamment sur les grands ensembles de continuités naturelles suivantes :

- le **parc du Biez et la zone des marais**,
- le **réseau** des cours d'eau irriguant le territoire,
- les **massifs forestiers**,
- la **vallée sèche**,
- les **abords ou l'intérieur de certains espaces urbanisés**, pouvant servir de point d'ancrage des espaces naturels dans la ville.

Cette ossature verte et bleue constitue **un élément fédérateur à l'échelle de la commune** (depuis les parcs urbains actuels ou à venir situés en cœur de la zone agglomérée jusqu'à l'échelle du grand paysage), **une trame qui donnera le cas échéant du relief à certains quartiers nouveaux** programmés par le PLU et qui lui sont directement contigus, **une trame enfin qui pourra servir de point d'ancrage à la valorisation de l'espace public** et à l'aménagement d'itinéraires de déplacements doux en site propre.

- **S'appuyer sur l'ossature verte et bleue identifiée pour redonner une certaine cohérence urbaine à l'agglomération**

Avec le PLU, **l'ossature verte et bleue** du territoire devient **un facteur de cohérence urbaine** à part entière, permettant tout à la fois de définir **les limites d'urbanisation**, d'implanter au mieux **les équipements publics**, d'établir un programme cohérent d'**itinéraires pour piétons et cyclistes** à partir des parcours ou boucles existantes et bien entendu, de **délimiter au mieux les zones** d'urbanisation future.

Au-delà de la **nécessaire continuité de ces espaces entre eux**, c'est bien le raffermissement des liens entre l'espace urbain et ces espaces qui doit être recherché.

*Principes d'action*

Le territoire de la ville habitée doit désormais se présenter comme **un ensemble composé d'un cœur urbain au patrimoine et aux fonctions urbaines** reconnus et de quartiers en situation périphérique distribués autour de cette ossature.

- **Prolonger l'ossature verte et bleue à l'intérieur de l'espace urbain**

Au-delà de la protection de l'existant, le projet visera à **renforcer et à étendre la trame existante à l'intérieur de la ville**. Des analyses plus ponctuelles des éléments biologiques et paysagers abrités sur le territoire de la ville et formant des continuités entre les espaces bâtis s'appuyant sur les cours d'eau, les parcs urbains, les haies, les friches... pourront ainsi être réalisés à l'occasion des projets futurs, tandis que **les éléments d'ores et déjà identifiés sont protégés sur le plan réglementaire**.

Bien que moins évidentes en milieu déjà urbanisé, des opportunités pour intervenir en ce sens pourront ainsi apparaître, voire sont d'ores et déjà identifiées : réutilisation de délaissés et d'emprises publiques déqualifiées, mise en œuvre de **programmes de réaménagement de friches et/ou de renouvellement urbain**, etc.

- **Multiplier les projets au contact ou ouverts sur l'ossature verte**

De **nouveaux quartiers** (d'habitat notamment) sont programmés par le PLU à proximité ou au contact de **cette ossature verte et bleue**. Cette proximité offre aujourd'hui **des opportunités pour le développement de programmes d'habitat**, voire de véritables projets urbains **tirant profit**

**d'aménités naturelles de grande qualité** et offrant ainsi un cadre de vie privilégié aux futurs habitants.

Deux conditions sont toutefois à réunir : que **le milieu naturel puisse recevoir** sans dommages une fréquentation accrue et qu'il soit **accessible au public** ou destiné à le devenir. Des conditions qui pourront ponctuellement nécessiter **une maîtrise foncière publique** en amont de l'opération **par acquisition** ou en aval **par rétrocession dans le domaine public** après aménagement.

Ce dispositif pourra alors permettre de préserver ces secteurs naturels d'éventuels **dommages écologiques**, par **l'organisation des accès et des cheminements** notamment.

- **Promouvoir les éléments naturels dans les projets à venir**

Le diagnostic urbain et paysager a pointé que **les zones de contacts entre l'urbanisation récente et les espaces naturels étaient souvent traités de façon artificielle** et « dure », avec des remblais, des voiries, des clôtures privatives la plupart du temps... comme s'il fallait tenir la nature à bonne distance des habitations.

Une des options retenues pour tenter de remédier à ce dysfonctionnement consiste à **ne pas caler le périmètre d'une zone d'urbanisation future sur la lisière d'un espace naturel**, mais au contraire à **incorporer une partie de celui-ci**. Ce principe est prolongé dans les orientations d'aménagement et de programmation qui traitent non seulement de l'urbanisation elle-même, mais aussi de l'interface avec la nature.

*Principes d'action*

Ce dispositif permet ainsi d'**utiliser au mieux le potentiel d'espaces naturels déjà existants** au profit des habitants des futurs quartiers, au lieu de **créer ex nihilo des** espaces verts pas toujours bien conçus ou situés et souvent appréhendés par les habitants comme des espaces résiduels de l'opération elle-même.

Une autre option pourra également consister à **créer des espaces intermédiaires** entre les constructions et la nature (jardins privatifs en rez-de-chaussée), **espace commun périphérique en copropriété** (cheminement pour piétons et cyclistes, jardins familiaux...).

### 3.6.2. Protéger les espaces naturels remarquables

- **Protéger les espaces naturels constituant les maillons des continuités vertes entre les zones urbanisées et les espaces ruraux**

La préoccupation de la collectivité d'assurer **la pérennisation et la valorisation des ressources naturelles** disponibles sur la ville se traduit aujourd'hui.

Le PLU contribue à cette politique de protection à plusieurs niveaux :

- en affichant une vocation naturelle pérenne ;
- en augmentant les emprises des zones naturelles ;
- en limitant ou en interdisant la constructibilité sur certains sites sensibles ;
- en inscrivant mieux les constructions dans les sites natu-

rels et paysagers ;

- en utilisant l'ensemble des mesures de protection mises à disposition par la loi.

- **Préserver le domaine agricole et les espaces ruraux qui subsistent sur la commune**

Le PADD intègre le **principe de maintien et de qualité de l'activité agricole** périurbaine sur le territoire.

Bien que très réduite sur la commune, l'**importance économique de la filière agricole** n'est plus à démontrer. Aussi, les terres correspondantes, font-elles l'objet d'une protection stricte au titre du domaine agricole (A).

- **Protéger la faune et la flore**

Le milieu biologique présent sur le territoire communautaire se caractérise par sa diversité. Il inclut notamment **des espèces rares de la faune et de la flore** dont il convient de préserver la pérennité.

- **Préserver les zones humides**

La préservation des espaces semi-bocagers des zones humides, des fonds de vallées, des zones de marais...est assurée par le PLU.

Ces **zones humides** sont considérées comme des espaces naturels d'expansion des crues et, par ailleurs, présentent un intérêt écologique et biologique du point de vue de la préservation des espèces rares de la faune et de la flore.

*Principes d'action***3.6.3. Préserver et gérer les ressources naturelles**

**Environ 70% du territoire de la commune est aujourd'hui urbanisé.** Cette caractéristique constitue une donnée importante qu'il est nécessaire de prendre en compte.

Le projet d'aménagement et de développement durable favorise ainsi une prise en compte du territoire comme capital de ressources indispensables aux équilibres de vie du milieu humain, animal et végétal.

En ce sens, la commune entend concentrer ses efforts afin d'offrir à tous les habitants et usagers des services urbains qui limitent leur impact sur l'environnement. Mais elle compte également sur le sens civique et citoyen de l'ensemble des administrés pour respecter une utilisation économe des ressources naturelles mises à disposition sur le territoire de l'agglomération.

Les actions que le PADD développe se répartissent en 5 thèmes :

- la qualité de l'air ;
- l'environnement sonore ;
- la qualité de l'eau ;
- les énergies renouvelables ;
- la gestion des déchets ;
- la protection de la faune et de la flore.

- **Réduire la pollution de l'air**

La plupart des actions inscrites au PLU convergent vers l'objectif de **limitation d'émission de l'ensemble des pol-**

**luants atmosphériques** qui nuisent à la qualité de l'air en ville (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, azote, particules en suspension).

Considéré aujourd'hui comme un impératif de santé publique, cet objectif s'inscrit comme tel dans le PADD, au travers des mesures suivantes :

- en engageant des efforts en matière de **réduction des pollutions de l'air** à la source

La **réduction du trafic automobile**, principale cause de pollution de l'air dans l'agglomération, via le renforcement de la performance des transports collectifs et des chemins doux, est la première mesure mise en œuvre.

- en protéger les personnes des nuisances

Il conviendra également de prendre en compte les nuisances de proximité liées aux voisinages d'infrastructures de transports, en évitant l'implantation à proximité des grandes voies routières, d'habitations ou d'équipements réservés à l'accueil des populations.

- **Améliorer l'environnement sonore dans la ville**

Une partie du territoire est soumise à **des niveaux de bruit dépassant les normes en vigueur**, notamment en bordure des grandes infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires. Ainsi, **trois voies sont classées comme gênantes du point de vue des nuisances sonores** qu'elles génèrent

*Principes d'action*

res et aéroportuaires. Ainsi, **plusieurs voies sont classées comme gênantes du point de vue des nuisances sonores** qu'elles génèrent. La commune, dans la continuité plan de déplacements urbains (PDU), entend limiter le bruit en ville et protéger les personnes des nuisances sonores, en prenant les mesures suivantes :

- en inscrivant notamment le principe d'agir à la source, **en réduisant la vitesse des véhicules, en utilisant des revêtements de voirie moins sonores**, en facilitant l'installation de protections spécifiques,
- en mettant en œuvre le **principe de partage de l'espace public** en faveur des piétons, deux roues et transports publics,
- en fixant des dispositions réglementaires (périmètres de recul ou de protection, emplacements réservés...) pour protéger les zones urbaines proches de l'aérodrome, des voies bruyantes, de la voie ferrées, et des nuisances sonores en général.

- **Mieux gérer la qualité de l'eau et la gestion de l'assainissement**

Au vu de l'augmentation permanente de la masse des prélèvements d'eau et des capacités de renouvellement naturellement inchangées, **l'alimentation des habitants en eau potable doit prendre en compte une double préoccupation** : préserver les eaux souterraines pour garantir leur potentiel de ressource sur le long terme, tout en répondant aux besoins des consommateurs, tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

Le gestion de l'eau

Les actions concernent l'ensemble du réseau de distribution d'eau, mais aussi plus largement les bassins de captage. Il s'agit principalement de favoriser :

- une **utilisation plus sélective des ressources en eau** afin de préserver les eaux de qualité ;
- la **protection des forages**, soit par servitude d'utilité publique, soit par utilisation de protection et de limitation d'urbanisation ;
- l'installation de **dispositifs visant la récupération des eaux pluviales**.

L'assainissement des eaux résiduaires

- Diminuer la **production des déchets et des rejets**, particulièrement ceux des établissements industriels.
- Imposer que **les eaux industrielles résiduaires** soient traitées et pré-épurées avant d'être rejetées dans le domaine public.

Rappelons ici que la Communauté d'Agglomération Caen-la-Mer a lancé récemment plusieurs études spécifiques traitant de ces problématiques en particulier, et dont les résultats seront intégrés au dossier du PLU le cas échéant : une étude de zonage d'assainissement ; une étude hydraulique portant sur les eaux pluviales.

- **Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables**

Dans un souci impératif d'économie des ressources non renouvelables et de maîtrise des consommations d'énergie, les mesures suivantes sont préconisées :

- options réglementaires et préconisations à l'usage des

*Principes d'action*

pétitionnaires pour **rendre possible l'intégration de systèmes d'énergie renouvelable** (exemple de panneaux solaires),

- promotion et encouragement de **démarches labellisées haute qualité environnementale** dans certaines opérations d'aménagement publiques et privées et certaines opérations de construction.

- **Assurer une gestion des déchets respectueuse de l'environnement**

Dans ce domaine, il importe de chercher à **réduire la production des déchets et en assurer un traitement efficace** et écologique. La Communauté d'Agglomération est engagée depuis plusieurs années dans une politique de tri des déchets, dont il convient d'assurer la pérennité et l'extension. Une attention particulière est portée à l'intégration urbaine des installations (servitudes et emplacements réservés), à la réduction de leurs nuisances ainsi qu'à une rationalisation de leurs implantations, qu'il s'agisse des installations de collecte, de tri, d'incinération, ou de traitement et de stockage des déchets ultimes.

Il est également pris en compte l'intégration dans les constructions nouvelles de locaux adaptés au tri sélectif.

### 3.6.4. Préserver les biens et les personnes contre les risques

- **Le risque d'inondation**

Le **risque naturel majeur** auquel est exposé l'agglomération

est le **risque d'inondations**.

L'outil de prévention du risque inondation est le **plan de prévention du risque inondation (PPRI)** dont l'initiative, l'élaboration et l'adoption relèvent de la compétence de l'Etat. Le PPRI de la Base Vallée de l'Orne a été approuvé le 10 juillet 2008.

Au-delà du PPRI dont le dossier sera annexé au PLU au titre des servitudes d'utilité publique, certains dispositifs pourront également limiter les risques.

Quoi qu'il en soit, **ce PPRI définit des mesures préventives et d'organisation des secours dans les zones urbaines**, en complément des protections existantes. Il impose ainsi des côtes de seuil pour tous les bâtiments dans les zones les plus sensibles. Il interdit l'installation, dans les zones les plus basses, d'établissements accueillant des personnes vulnérables (crèches, écoles, établissements de santé, maisons de retraites, ...) et des établissements et services publics participant à l'organisation des secours en cas de crue.

Le PPRI définit également comme inconstructible **les champs d'expansion des crues**. Pour sa part, le PLUI inscrit en zone naturelle l'ensemble des zones à risques et de crues identifiées.

- **Le risque industriel et technologique**

La commune est comprise dans le périmètre du **Plan de Prévention des Risques Technologiques** de la société Dépôt Pétrolier Côtier.

Les dispositions qui sont définies dans ce plan sont donc intégrées au règlement du PLU et le dossier complet lui est annexé au titre des servitudes d'utilité publique.

*Principes d'action*

De même, sont intégrées au projet des dispositions spécifiques visant à réduire les risques liés à la présence sur le territoire de **canalisation de transport de gaz et d'hydrocarbures**.

Le périmètre d'étude du PPRT a été prescrit par arrêté préfectoral le 21/01/2011.

- **Le risque lié à l'instabilité des terrains**

Les désordres dus à l'instabilité des terrains restent relativement limités. Ces risques comprennent :

- le **risque de mouvement de terrain** par éboulement ou affaissement des sols,

Ce risque est pris en compte au travers d'un principe d'inconstructibilité totale ou partielle des zones affectées.

- le **risque lié au retrait-gonflement** des sols argileux,
- le **risque d'effondrement de cavités** ou de carrières abandonnées.

Là encore, le plan local d'urbanisme précise la prise en compte de ce deux derniers risques par des mesures de limitation, voire d'interdiction d'urbanisation.

### 3.6.5. Réduire la consommation d'espaces naturels

Le PADD privilégie l'**intensité et la compacité des développements urbains** dans le cadre de ses objectifs de crois-

sance économique et de développement maîtrisé de sa population à long terme et ce en application de principes liés à la qualité urbaine, et pour des raisons :

- environnementales (paysages, risques, ressources naturelles),
- légales et réglementaires (application, notamment de la Loi « Solidarités et Renouveau Urbain » et de ses textes subséquents, de la Loi « Grenelle II »),
- tenant à la volonté de préservation d'une agriculture productive dans un contexte péri-urbain difficile,

Dans ce cadre, **les ouvertures à l'urbanisation ont été calculées le plus justement possible**, après évaluation des capacités de développement à l'intérieur de l'enveloppe urbaine actuelle, par intensification et/ou renouvellement urbains.

En conséquence, et sous réserve du phasage rendu possible pour les PLU par la Loi ENE (« Grenelle II »), **les ouvertures à l'urbanisation sont estimées à 1 hectare environ** pour les opérations mixte à vocation principale d'habitat, représentant environ 1/20ème de la programmation de logements définie ; le développement économique quant à lui s'opèrera essentiellement par intensification, densification et/ou renouvellement urbain des zones existantes.

**Pour mémoire, 7,5 ha environ d'espaces naturels ont été artificialisés sous le régime du PLU en vigueur. Au vu de l'hectare défini plus haut, la réduction de la consommation d'espaces naturels qui accompagne le PLU à venir devrait donc être substantielle.**

# 3

## Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme

### 5

#### UNE VILLE ARTICULANT NATURE ET URBANITE

### Principes d'action



- Trame verte et bleue
- Espace boisé
- Espace naturel
- Futur quartier résidentiel intégré à la TVB
- Limites communales
- Continuum à inventer
- Voie verte