Plan Local d'Urbanisme de MONDEVILLE

Modification n°2



3. ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PLU approuvé le 7 décembre 2016
Modification n°1 approuvée le 27 juin 2019

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire du 24 juin 2021,
Le Président,

3 Allée du Green – 14 520 PORT-EN-BESSIN
neapolis@orange.fr

Orientations d'Aménagement et de Programmation

projet(s) de territoire(s), territoire(s) de projet(s)... notre avenir en commun

Sommaire

1. Présentation des Orientations d'Aménagement et de Programmation 3

1.1. La portée des orientations d'aménagement 3
1.2. Localisation des secteurs et échéancier 7
1.3. Dispositions s'appliquant aux futurs quartiers d'habitat 8

2. Traduction spatiale et programmatique par secteur 15

2.1. Montalivet 15
2.2. Rue Zola - rue Bayet - collège 20
2.3. Zone des Maraîchers et du haras 24
2.4. Rue Zola - chemin du Vast 27
2.5. ZAE Vallée Barrey 30
2.6. Chemin aux boeufs 34
2.7. Secteur Varin 37
2.8. ZAC de Valleuil 41

1 LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

1.1.1. L'objet des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les «orientations d'aménagement et de programmation» constituent une pièce du dossier de Plan Local d'Urbanisme.

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent **des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements**.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour **mettre en valeur l'environnement**, notamment les **continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain** et assurer le développement de la commune. Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

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

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

Elles peuvent prendre la forme de **schémas d'aménagement** et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Elles peuvent adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à l'article L. 123-1-13.

2. En ce qui concerne l'habitat, dans le cas des plans locaux d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat, ces orientations précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les objectifs énoncés à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, dans le cas des plans tenant lieu de plan de déplacements urbains, elles précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions mentionnées à l'article L. 122-1-9 du présent code.

1.1.2. La portée des Orientations d'Aménagement et de Programmation

L'article L.123-5 du code de l'urbanisme instaure **un lien de compatibilité** entre les travaux ou opérations d'aménagement et les orientations d'aménagement.

« Ces travaux ou opérations doivent en outre **être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement** mentionnées à l'article L.123-1-4 et avec leurs documents graphiques ». (Article L.123-5 du code de l'urbanisme).

Cette compatibilité signifie que **les travaux et opérations réalisés** dans les secteurs concernés **ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement** retenues. Ils doivent **contribuer à leur mise en oeuvre** ou tout au moins **ne pas les remettre en cause**.

1.1.3. L'articulation des OAP avec les autres pièces du PLU

- **L'articulation avec le PADD**

Ces orientations d'aménagement et de programmation sont établies **dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)**, qui définit les orientations générales pour la ville et au-delà, précisent certaines d'entre-elles, voire les déclinent sur le plan pré-opérationnel.

- **L'articulation avec les règlements graphique et écrit**

Les orientations d'aménagement et de programmation sont complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique, qui s'appliquent cumulativement.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en terme de compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation et en terme de conformité avec les dispositions réglementaires.

La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur. Cette cohérence s'exprime au travers du zonage et de la règle écrite.

1.1.4. La mise en oeuvre des dispositions du PLU dans les secteurs d'orientation

Pour chacun des secteurs concernés, les orientations définissent les **principes du parti d'aménagement** ainsi que l'**organisation urbaine** retenue.

La règle d'urbanisme définit, quant à elle, le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues.

Ainsi, les occupations et utilisations du sol doivent être conformes avec le règlement du PLU et respecter les orientations d'aménagement et de programmation prévues dans le présent document.

Une demande d'autorisation d'occuper ou d'utiliser le sol pourrait donc être rejetée au motif que le projet n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation définies dans le présent document.

1.1.5. Les modalités d'application

- **Les schémas et leur légende**

Au-delà des **orientations littéraires** définies et dont la prise en compte s'impose (au moins dans l'esprit) à l'ensemble des secteurs d'orientation visés dans le présent document, **les orientations d'aménagement sont présentées de la même façon** :

- un texte qui expose le contexte du projet, les objectifs poursuivis et les orientations générales, éventuellement illustrées de schémas ;
- un schéma de synthèse qui présente les orientations générales édictées sur l'ensemble du secteur.

L'**expression graphique** de ces schémas de synthèse **et leur légende** sont **harmonisées** pour l'ensemble des secteurs et expriment l'intention générale poursuivie.

S'inscrivant **en complément avec le règlement**, les orientations n'ont pas pour objet de s'y substituer mais de le compléter. C'est la raison pour laquelle **la terminologie utilisée dans ces schémas est différente de celle retenue dans le règlement**. Il s'agit ainsi d'éviter toute confusion ou contradiction entre ces deux documents du PLU : les orientations d'aménagement et les parties réglementaires.

Les orientations d'aménagement et de programmation ayant un caractère opposable aux demandes d'autorisation, il convient de préciser le sens des légendes et la précision qu'elles apportent au règlement.

<u>La destination dominante</u>

Les différents **îlots programmatiques** qui composent les orientations d'aménagement sont identifiés en fonction de **leur destination dominante** : habitat collectif, habitat individuel et intermédiaire, etc.

Sauf **mention contraire** précisée dans la présentation littéraire de l'OAP, cette destination dominante n'exclue pas que des constructions ayant une autre destination puissent être réa-

1 LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION ET LEURS MODALITES D'APPLICATION

lisés.

La **destination dominante** exprime donc la **vocation générale** du secteur.

Elle s'apprécie ainsi à l'échelle de l'ensemble de l'espace délimité graphiquement, ce qui ne s'oppose pas à ce que des constructions soient dévolues à une autre destination ; et trouve sa traduction dans l'essentiel, **75% au moins**, de l'ensemble des surfaces de plancher réalisées.

Certaines dominantes de construction sont présentées de façon mixte, par exemple «Secteur à dominante d'habitat collectif **et** intermédiaire». Dans cette hypothèse, le caractère dominant de la destination des constructions s'apprécie **sans considération de proportion entre ces deux destinations** (une opération pouvant tout à fait accueilir 90% de logements collectifs et 10% d'intermédiaires ou l'inverse), l'ensemble de ces destinations mixtes devant là encore représenter **75% au moins** de la surface totale des planchers réalisés sur l'espace considéré.

Les principes de composition

Derrière ces principes, sont présentés des **éléments de composition urbaine** qui relèvent de l'évolution du cadre bâti, des extensions ou des déconstructions-reconstructions par exemple, ainsi que des **principes généraux d'implantation des constructions**.

Les espaces ou linéaires de voies où est indiquée **l'implantation des constructions structurant les axes** (cf. «principe d'alignement et d'effet «façade urbaine» à créer»), correspondent à la recherche d'un **ordonnancement des constructions**, le long de l'axe à l'alignement ou avec **un recul très structuré**, ce qui ne s'oppose pas à créer **une discontinuité du front bâti** ainsi constitué.

Les principes de liaison ou de desserte

L'organisation générale de la voirie est présentée dans les orientations graphiques. Y sont distingués divers éléments tels que des **circulations douces** ou des axes de **liaison principale**. Bien que ces **éléments** soient **indicatifs** (dans l'attente des études techniques plus approfondies)**,** l'organisation de cette desserte et l'esprit général auquel elle correspond devront être respectés dans l'esprit ; et ce, sauf contrainte particulière (notamment technique) qui devra alors être justifiée.

Les voies indiquées « à créer ou à conforter » relèvent quant à elle d'un **caractère plus obligatoire** puisqu'elles participent à l'organisation générale du maillage des voies, tant à l'échelle du secteur concerné que son inscription dans la continuité de son environnement viaire ; leur tracé reste cependant indicatif.

Les principes d'aménagement

C'est sous ce volet que sont présentés et localisés les éléments constitutifs du paysagement avec, essentiellement, des espaces paysagers. Il s'agit d'espaces au caractère végétal affirmé qui contribuent à l'aération des secteurs et qui renforcent la trame verte prévue à l'échelle de la ville au travers de différentes protections affirmées sur les plans de zonage et au règlement. Leur localisation est généralement indicative et leur positionnement peut être déplacé.

La hauteur des constructions

De façon générale, la hauteur des constructions projetées est présentée dans chacune des orientations d'aménagement qui suivent.

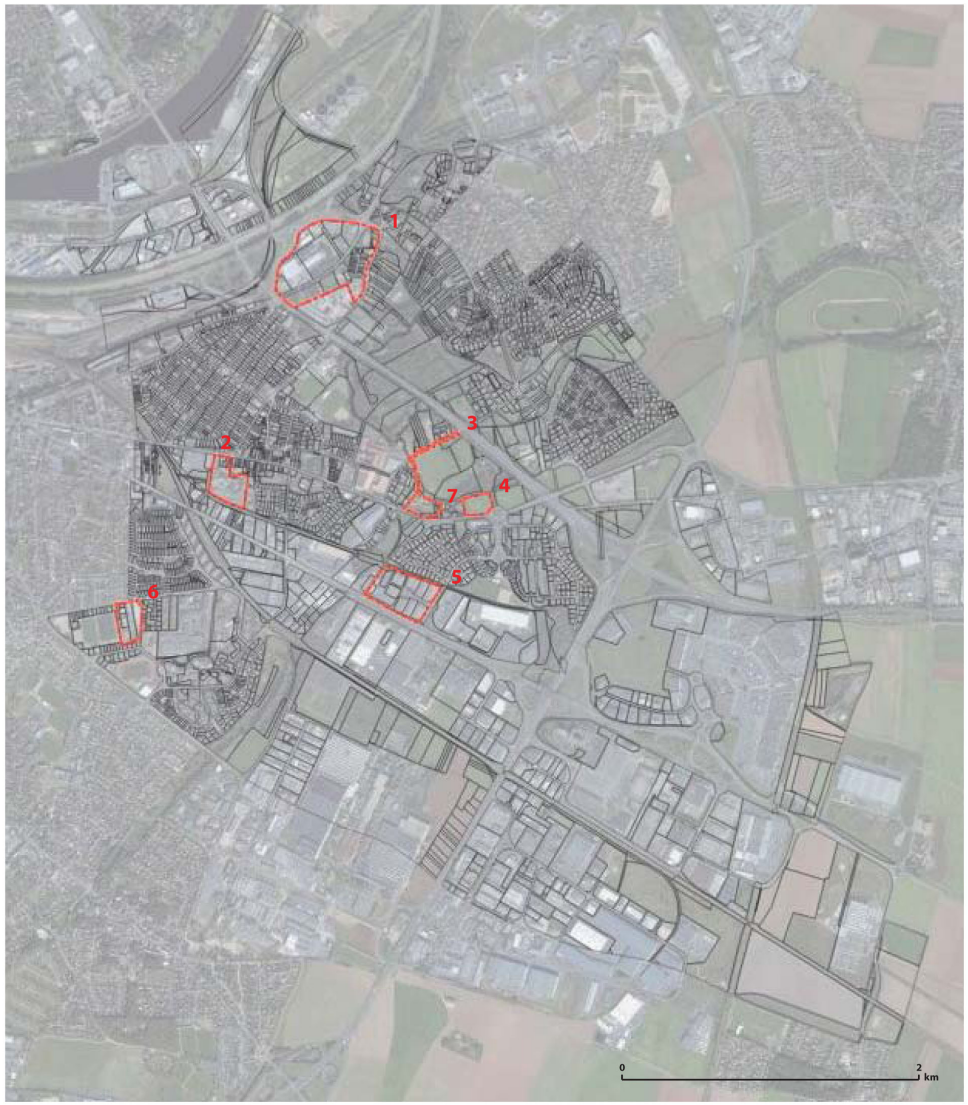
Au contraire de la hauteur de constructions fixée dans le règlement, **il ne s'agit pas d'une hauteur maximum autorisée mais plutôt de l'intention du projet et de l'ambiance urbaine recherchée**.

Ainsi, la **hauteur exprimée** dans les orientations correspond à **la hauteur dominante des constructions à édifier** sur l'espace considéré, ce qui ne s'oppose pas à ce que certaines constructions, ou parties de construction, soient de hauteur différente. Ainsi, la compatibilité des projets avec cette orientation ne s'apprécie pas à l'échelle de chaque construction mais à celle de l'ensemble considéré avec cette caractéristique dominante de hauteur pour la ma-

jorité des constructions.

Quelques constructions ou parties de construction peuvent dépasser cette hauteur dominante d'un niveau et, à contrario, des constructions peuvent être beaucoup plus basses dès lors que par leur nombre ou leur situation, elles ne remettent pas en cause le caractère dominant de la hauteur des constructions édifiées dans l'espace considéré.

2 LOCALISATION DES SECTEURS SOUMIS A OAP ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION



CALENDRIER INDICATIF

Secteur 1 «secteur Montalivet» : moyen-long terme (5-10 ans)
Secteur 2 «rue Zola-rue Bayet-collège» : court-moyen terme (0-5 ans)
Secteur 3 «maraîchers et haras» : court-moyen terme (0-5 ans)
Secteur 4 «rue Zola-chemin du Vaast» : court-moyen terme (0-5 ans)
Secteur 5 «Vallée-Barrey» : moyen-long terme (5-10 ans)
Secteur 6 «chemin aux Boeufs» : moyen-long terme (5-10 ans)
Secteur 7 «rue Zola-rue Varin-passage Varin» : court-moyen terme (0-5 ans)
Secteur 8 « ZAC de Valleuil» : court-moyen terme (0-5 ans)

1.3.1. Volet urbain

- **Occupation du sol**

Les secteurs 1 à 8 (en dehors des secteurs 4) seront principalement réservés à l'habitat et à des activités compatibles et non nuisantes. Dans un souci de **mixité sociale, typologique et fonctionnelle**, et conformément aux dispositions du SCOT et du PLH, l'aménagement des secteurs visés par une OAP (exception faite des secteurs 3, 5 et 6 dont la surface est inférieure à 1 ha) devra veiller à rendre possible une certaine **diversification des typologies** et **des formes d'habitat :**

- habitat de type « collectif » devant représenter a minima 60% des nouveaux logements construits,
- habitat de type «intermédiaire» : 25%
- habitat de type «individuel» : 15%

sur la question de la **gamme des logements** à réaliser, la ventilation qui s'applique sur les secteurs visés est la suivante :

- privé : 50%
- accession sociale : 20%
- logement social (hors logements dits «spécifiques») : 30%

La **densité moyenne nette** (hors voirie et réseaux divers) prescrite sur les secteurs 1, 2, 5, 7 et 8 ne devra pas se situer en deçà de **52 logements à l'hectare**.

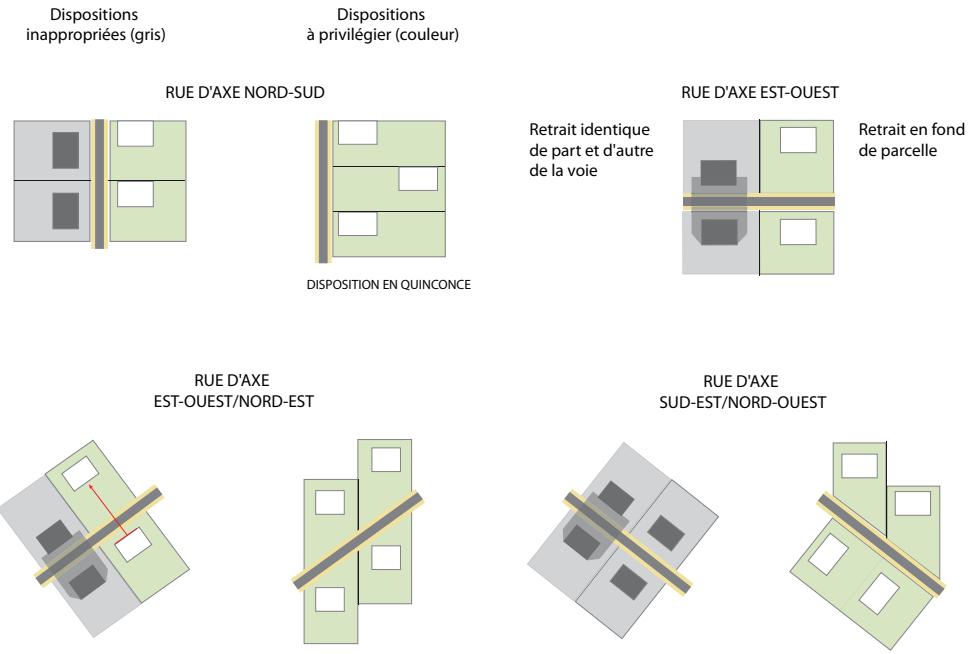
Ces objectifs pourront être revus à l'occasion de la révision du PLH. Il conviendra quoi qu'il en soit que l'autorisation d'urbanisme soit compatible avec les dispositions du document en vigueur au moment de son dépôt.

- **Parcellaire**

Afin de garantir **une diversité dans l'offre d'habitat**, de répondre ainsi à une demande multiple, et sauf pour des motifs liés au parti d'aménagement qui devront alors être justifiés, **les terrains à destination de l'habitat individuel et intermédiaire seront de taille et de forme variable**, en cherchant à optimiser l'espace et éviter tout gaspillage.

Le plan parcellaire tiendra compte du contexte général du site (orientation, proximité des quartiers environnants...) et garantira une utilisation optimale de l'espace public et de chacun des lots (limitation des espaces perdus et des travaux de terrassement, gestion des vis-à-vis, orientation adaptée aux programmes solaires...).

Outre, l'interdiction des implantations fantaisistes et aléatoires (règles d'alignement), il conviendra d'implanter dans la mesure du possible (sauf contraintes liées à l'ensoleillement...) les **constructions avec un retrait modéré vis-à-vis des voies**. Il s'agira ainsi de faire en sorte que les bâtiments visés par l'orientation (petit collectif, habitat intermédiaire) participent pleinement à la définition du paysage urbain des futurs quartiers, **l'implantation du bâti devra également veiller à privilégier l'ensoleillement des pièces à vivre** en se référant dans l'esprit des schémas suivants.



Implantation des constructions à privilégier (sauf contrainte technique particulière) :

- de façon générale, les nouvelles constructions devront privilégier **un sens général des faîtages**, ou la plus grande longueur de façade, **exposé au sud** de façon à permettre une utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

A propos de la hauteur des bâtiments (principe à respecter) :

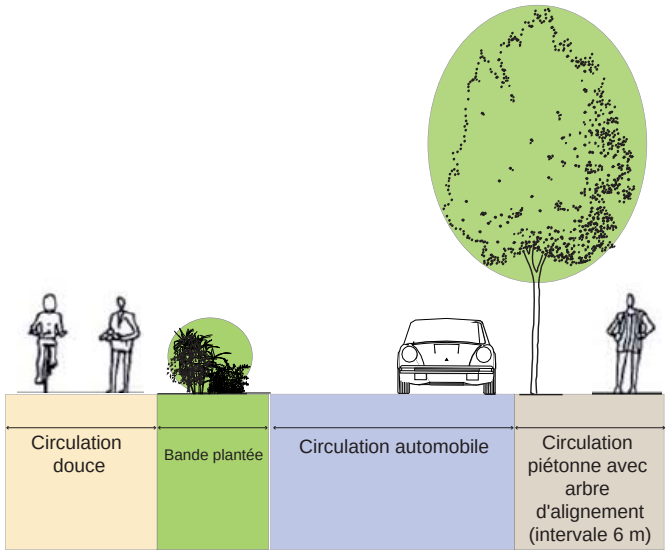
- au-delà des règles de hauteur des constructions (articles 10), le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra **éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions d'une même opération**, mais aussi et surtout **entre les constructions projetées et les constructions existantes**. Il s'agit d'éviter tout effet défavorable à l'emploi de l'énergie solaire. Aussi, **une étude d'ensoleillement (héliodon)**, **une gradation des hauteurs du bâti**... pourront-elle être exigées en fonction de la nature du projet de son environnement.

- **Accès et desserte**

Dans les secteurs 1 et 2 (exception faite de la voie principale aménagée sur le secteur 1) et dans le but de réduire l'imperméabilisation des sols au strict minimum, **l'emprise des bandes roulantes sera limitée sur l'ensemble des secteurs visés.**

Si des **impasses automobiles** sont aménagées, **elles se prolongeront nécessairement en chemins, ruelles, espaces publics** (y compris aire de retournement) et seront traitées avec soin (cf. paragraphe Espaces publics).

Exemple de coupe-type – voie principale



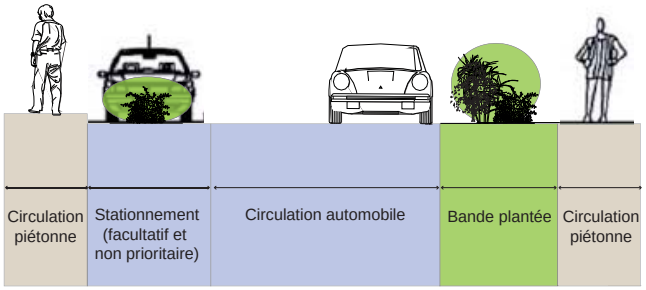
Traitement type voie principale

Séparation des différents modes de circulation entre les déplacements automobiles et les déplacements doux par une rangée d'arbres sur au moins un des côtés de la voie. L'autre côté pourra quant à lui être traité par une haie basse.

Sur le plan fonctionnel, les accès directs sur les voies principales (cf. schéma voiries et espaces publics) seront limités et/ou regroupés de manière à conférer un véritable statut de liaison interquartiers voire intercommunale à terme à ces voies et à garantir à la fois la sécurité et la fluidité du trafic.

Sous réserve d'un parti pris motivé dans la notice de présentation du projet, il sera toutefois possible de n'aménager un espace de circulation piétonne que sur un seul côté de la voie.

Exemple de coupe-type – voie secondaire



Traitement type voie secondaire

Traitement de principe (secteurs 1 et 2)

Des places de stationnement pourront être aménagées ponctuellement le long des voies secondaires afin de compléter l'offre organisée prioritairement autour des zones de stationnement collectif résidentiel prévues à cet effet (voir plus loin).

Des bandes arbustives sépareront systématiquement la chaussée des espaces dédiés aux circulations piétonnes, tandis qu'une végétation appropriée en taille et développement accompagnera les places de stationnement pour les dissimuler.

D'une manière générale, il sera accordé le plus grand soin à **la végétalisation des abords des voies** de manière à ce que celles-ci participent pleinement à la qualité de vie des résidents et des passants et constituent **un élément à part entière et structurant de la composition urbaine** du quartier (cf. paragraphe Espaces publics).

Ci-contre - exemple de traitement



Le traitement de certaines voies secondaires ou tertiaires en zone de rencontre (secteurs 1 et 2)

Selon la nature des opérations projetées, **le traitement de la desserte de certaines opérations en « zone de rencontre »** (priorité donnée aux piétons, 20 km/h maxi, co-habitation des modes de déplacements) **pourra être privilégié**, de manière à permettre le traitement des voies concernées comme espace public à part entière.



- **Organisation du bâti**

Les aménagements proposés devront favoriser **une implantation des constructions adaptée au contexte** et **respectueuse de l'intimité des habitants**, tout en veillant à ne pas gaspiller l'espace et les terrains.

Les constructions devront pouvoir s'implanter sur chaque parcelle sans créer de vis-à-vis préjudiciable pour les parcelles voisines, ni créer d'ombres projetées indésirables vis-à-vis des autres bâtiments (voir plus haut).

Les constructions devront ainsi pouvoir bénéficier d'un **ensoleillement favorable** («pièces de vie» orientées vers le sud), conformément au schéma plus haut.

- **Espaces publics minéraux et végétaux**

L'aménagement des secteurs considérés sera de nature à **renforcer le caractère «urbain» de la commune** : il devra se montrer simple, discret et facile à entretenir. A l'exception de la bande roulante des voies, **l'ensemble des traitements de surface seront de nature perméable ou semi-perméable**.

Pour ce qui a trait aux **voies secondaires des secteurs 1 et 2**, leurs abords devront être également végétalisés, avec des **bandes arbustives ou des alignements d'arbres** sur au moins un côté de la rue.

Les matériaux pour le traitement des espaces publics seront choisis de manière judicieuse, en évitant **le «tout bitume» et l'aspect trop «routier»** (minimiser les surfaces d'enrobé et les bordurages béton), au profit de matériaux plus qualitatifs (pavés, stabilisé, béton désactivé, etc.).

Les **espaces paysagers communs** (minéraux et végétaux) devront couvrir **au moins 10 % du terrain d'assiette de l'opération** (compris les espaces dédiés aux cheminements piétons et leurs abords). Les espaces paysagers devront constituer un élément structurant de la composition urbaine de l'ensemble, et ainsi :

- être **répartis de façon judicieuse** sur l'ensemble de la zone considérée, et dans la mesure du possible être **visibles depuis les voies existantes ou à créer** afin de constituer un lieu convivial participant à la qualité de vie des résidents et des passants,



- soit composer une trame verte qui participe à la végétalisation des abords des voies, ou qui constitue **un maillage incluant ou non une liaison piétonnière douce traversant l'opération pour se raccorder aux voies existantes ou à créer** ouvertes à la circulation,

- soit utiliser les deux aménagements précédents en complément l'un de l'autre.

Le **traitement des espaces collectifs de type végétal** devra s'inscrire dans **une logique de prairie fleurie**.

Les végétaux plantés s'accompagneront d'une végétation spontanée comme le lierre en couvre sol, tandis que l'ambiance champêtre sera renforcée par le choix d'essences locales.

Il s'agira ici de privilégier un **traitement nécessitant un entretien léger** de la part de la collectivité : coupe relevée et espacée des gazons, taille paysagère des arbustes...

L'**emprise des sentes piétonnes** matérialisées sur les orientations graphiques **ne devra pas être inférieure à 2,5 mètres**, cette emprise minimale correspondant au cheminement lui-même et ses abords.

1.3.2. Volet bâtiments

- **Implantation des constructions**

Les secteurs 1, 2 et 4 seront principalement réservés à l'habitat et à des activités compatibles et non nuisantes. **La disposition du bâti doit être comprise comme un élément à part entière du projet urbain**. A ce titre, l'implantation des futures constructions sera définie en plan-masse (indicatif) avec un degré de précision fonction du positionnement et du rôle urbain affecté à chaque édifice (zone constructible, positionnement des accès, alignement, retrait obligatoire, ligne de sens de faîtage...).

- **Implantation des constructions**

Toutes les formes architecturales seront autorisées, dans la limite des prescriptions du PLU.

Le choix des matériaux, finitions de surface et couleurs sera libre, dans la limite des prescriptions du PLU. Cependant, l'usage de matériaux locaux et respectueux de l'environnement sera privilégié.

Dans le cas où ils seraient envisagés, les dispositifs solaires (chauffe-eau solaire, panneaux photovoltaïques...) devront être compris comme des éléments de composition du projet et donc correctement intégrés à l'enveloppe du bâti.

Référentiels en matière d'habitat

Les référentiels qui suivent sont donnés à titre illustratif, ils n'ont donc qu'une valeur indicative de ce qui pourrait être envisagé et programmé dans les secteurs d'orientations définis par la commune.

1 PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

3 DISPOSITIONS S'APPLIQUANT AUX FUTURS QUARTIERS D'HABITAT



















- **Aménagements extérieurs et traitement des limites**

Les **abords des constructions seront aménagés** de sorte à établir une **relation harmonieuse** et réciproque **entre les logements et les espaces extérieurs**.

Il en sera de même en ce qui concerne le rapport entre chaque parcelle et l'espace public : à moins d'une implantation en limite d'emprise public, au pied de chaque construction, **une zone tampon, définie en plan-masse, assurera une transition douce** entre la rue et *le* ou *les* logement(s).

Les **clôtures** pourront prendre **différentes formes** : une haie, un muret surmonté de lisses, un grillage... Les clôtures seront composées de végétaux, de préférence d'essences variées (conifères interdits). En cas d'ajout d'un grillage à la haie, ce grillage sera placé à l'arrière de la haie depuis la rue.

Afin d'assurer une nécessaire homogénéité sur l'espace public, et dans la mesure du possible, **l'aménageur et/ou le promoteur réaliseront les clôtures donnant sur l'espace public**, que ce soit au niveau de la rue ou au niveau du jardin. Les clôtures sur voie ou emprise publique intégreront les coffrets techniques (électricité...) des particuliers. Les essences des haies seront imposées ou *a minima* limitées. Ainsi, seront proscrites la haie de thuyas ou de palme pour privilégier des essences locales.

Les haies bocagères devront être privilégiées.



Haie de Thuyas



Haie libre

En outre, la **haie libre et diversifiée avec des essences locales** permettra :

- d'adoucir les lignes géométriques du bâti,
- d'atténuer l'impact des constructions, en détournant l'attention visuelle,
- de valoriser le paysage,
- de limiter l'érosion des sols.

Stationnement et services

Au-delà du stationnement programmé à l'intérieur des parcelles et du stationnement longitudinal qui pourra être aménagé ponctuellement le long des voies, des **zones de stationnement collectif de type résidentiel** pourront être aménagées selon la nature du programme (par groupe de 10 à 15 logements).

Ces parkings feront l'objet d'un traitement paysager et architectural, adapté au contexte environnant.

2 TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

1 «SECTEUR MONTALIVET»

2.1.1. Présentation du secteur et de ses grandes problématiques

Ce secteur correspond principalement à **la zone d'activité dite «de Calix»**. Il comprend également un équipement public, **le château de Bellemaist**, **des logements** et **des espaces verts** sur sa partie Sud, dont un espace boisé classé par le PLU. Ce secteur, destiné à devenir à terme un nouveau quartier à dominante d'habitat et de services (dont commerces), constitue aujourd'hui une opportunité pour renforcer et prolonger **la trame verte de la ville**. Au-delà, l'organisation viaire est également à repenser afin d'améliorer **l'image de l'entrée de ville** par la RD34 (Cours Montalivet) et la RD513 (rue Pasteur) et de renforcer le lien entre ce secteur et le centre-ville... par la rue Calmette notamment.

Ce site s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement **« Caen Presqu'île ».**

Le site de la zone de Calix constitue donc **un site stratégique à forts enjeux**, regroupant dans un même lieu **les entrées de ville de Mondeville, de Caen... et dans une certaine mesure de l'agglomération** si l'on intègre le viaduc. En ce lieu, se conjuguent précisément les trois échelles de séquences d'entrée de ville.

Pour que le projet de la presqu'île existe, il apparaît ajourd'hui indispensable d'**anticiper le renouvellement de la zone de Calix** pour métamorphoser son image et **réconcilier ce site avec l'Orne délaissée**.

La rivière retrouvée, la **relation entre la ville et son fleuve**, l'ouverture du paysage, autant de thèmes qui portent ce développement comme une articulation fondatrice du projet Presqu'île.

Ce premier secteur s'étend sur une surface d'**un peu moins de 17 ha.**



2.1.2. Les grands principes en matière d'aménagement et de programme[1]

A) Déplacements et circulations

- **Les circulations automobiles**

En matière d'**organisation viaire** et de **déplacements,** les **objectifs globaux** sont les suivants :

- reprofiler les voies aux dimensions trop «généreuses»,
- redimensionner à la baisse le carrefour de Clopée,
- réaménager l'entrée de ville de la commune,
- permettre un développement des transports en commun,
- reconnecter Mondeville à sa Presqu'île.

Les orientations aujourd'hui envisagées sont les suivantes et s'inscrivent dans des temporalités distinctes :

Temporalité 1

- Restructurer le carrefour de Clopée afin d'y réduire les voies à 2 x 1 voie
- Étendre cette restructuration jusqu'au carrefour avec la route de Colombelles
- Créer une nouvelle voie d'entrée dans Mondeville, la rue de Calix, qui prend sa source au niveau du nouveau carrefour à feux au droit de la route de Colombelles et rejoint la route de Cabourg

Temporalité 2

- Redimensionner les voies du cours Montalivet à 2 x 2 voies optimisées et ménager un espace suffisant (7 m de large minimum) pour l'éventuel développement à terme d'une ligne de Transports en Commun en Site Propre (TCSP)
- Aménager des giratoires au débouché des bretelles du viaduc de manière à réguler le trafic et à éviter les coupures du flux. Les rampes d'entrée et de sortie du viaduc seront revues à minima sur leurs parties basses

Temporalité 3

- Aménager un franchissement de l'Orne au droit des bretelles du viaduc en cas de départ des Dépôts Pétroliers Côtiers (DPC)

- **Déplacements doux**

- Équiper toutes les voiries de pistes cyclables indépendantes
- Équiper toutes les voiries de trottoirs
- Réhabiliter la passerelle existante et intervenir sur son environnement afin de la rendre plus visible

Parc du Biez/Berges de l'Orne

- Étendre la promenade piétonne du parc du Biez jusqu'aux berges de l'Orne
- Faciliter le franchissement de la route de Cabourg par les piétons
- Réaménager les berges du Biez afin de les rendre plus visibles
- Se réapproprier les berges du Biez entre le carrefour de Clopée et sa confluence avec l'Orne
- Aménager une promenade de l'Orne le long du cours Montalivet

- **Espaces partagés piétons-véhicules**

- Mettre en place un réseau d'espaces partagés (zones de rencontres...) desservant l'ensemble des logements

- **Transport en commun**

- Aménager une réserve foncière le long du cours Montalivet à l'occasion du traitement de la voie pour la mise en place d'un éventuel TCSP
- Aménager un nouvel arrêt de bus au niveau du carrefour de Clopée (trajet rapide et direct via le cours Montalivet en direction du centre-ville de Caen)

1 Ce qui suit est tiré du «Cahier des Prescriptions Urbaines et Architecturales» établi dans le cadre de l'opération Caen-Presqu'île (MVRDV - Diagram - Territoires - Egis - Philippe Cabane - ProDéveloppement)

- Mettre en place une ligne de type TCSP ou BHNS le long du cours Montalivet et reliant la gare de Caen au centre de Colombelles, via le coeur Calix. Cette hypothèse est dépendante du départ des DPC et de la levée du PPRT, le cours Montalivet étant partiellement en zone d'interdiction.

- **Stationnement**

Le principe général défendu ici est celui d'une limitation des emprises au sol dédiées au stationnement contribuant à réduire la visibilité des véhicules dans l'espace public

- Viser un ratio d'une place de stationnement par logement
- Aménager du stationnement disposé unilatéralement le long des voies principales
- Afin de limiter l'imperméabilisation des sols, une partie des stationnements créés en surface devra rester perméable aux eaux pluviales.

B) La programmation urbaine

En termes de programmation urbaine, les orientations aujourd'hui envisagées sont décrites ci-après. Elles s'inscrivent dans des temporalités différentes et feront l'objet d'études plus approfondies.

La formation du projet s'opérera selon une libération successive des lieux encore très actifs selon l'évolution des entreprises et leur compatibilité avec l'habitat. Le maintien du bâtiment des anciens abattoirs est préconisé afin de garder la trace et la mémoire du lieu qu'il a été et le repère qu'il constitue pour l'entrée de ville et depuis le viaduc.
La vocation de la zone sera mixte.

- **La construction de logements**

450 logements environ sont programmés sur le secteur :

Le programme de logements devra être compatible avec le Programme Local d'Habitat en vigueur.



2 TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

1 «SECTEUR MONTALIVET»

- **La construction de locaux d'activité**

En matière de services aux habitants, les orientations retenues visent à réutiliser le «bâtiment-pont» des abattoirs, central au quartier, afin d'y accueillir des équipements de proximité : un équipement de type «petite enfance», ainsi qu'une salle communale sont aujourd'hui envisagés.

En matière d'activités économiques, les premières orientations définies (en attente d'une étude de marché plus approfondie) :

- création de cellules commerciales en rez-de-chaussée le long du nouvel axe créé entre la rue Pasteur et le cours Montalivet,
- création de locaux à destination du tertiaire à proximité du bâtiment-pont des abattoirs conservés,
- réutilisation du bâtiment des abattoirs conservé.

- **Les espaces publics**

La forêt du viaduc

Les **délaissés routiers** présents aujourd'hui entre les bretelles de l'échangeur et le viaduc pourront être plantés de manière à redéfinir l'entrée de Mondeville, visage de l'entrée d'agglomération. Une autre gestion de ces espaces oubliés offre la possibilité de **redéfinir l'identité de cette séquence** aujourd'hui purement automobile. La nouvelle porte d'entrée dans la ville deviendrait ainsi **une porte végétale**.

Le parc de la confluence du biez et de l'Orne

Le **cour d'eau du Biez**, à son **embouchure avec l'Orne**, marque la géographie locale en surlignant les coteaux sud de la vallée de l'Orne. L'**extension du parc du Biez jusqu'aux berges de l'Orne** revêt un enjeu fort en termes de **continuité de la trame verte et bleue d'agglomération** et en termes de paysage de porte urbaine. La prolongation du parc justifie la **reprise du carrefour de Clopée** dans une version plus équilibrée entre flux routiers et modes doux, et une **plus forte présence du paysage du Biez dans la ville**.

L'**itinéraire piéton du parc** est **prolongé en rive gauche du Biez jusqu'à la confluence**, accompagné en cela par une végétation renforcée, puis se poursuit vers l'Ouest jusqu'au pont piéton.

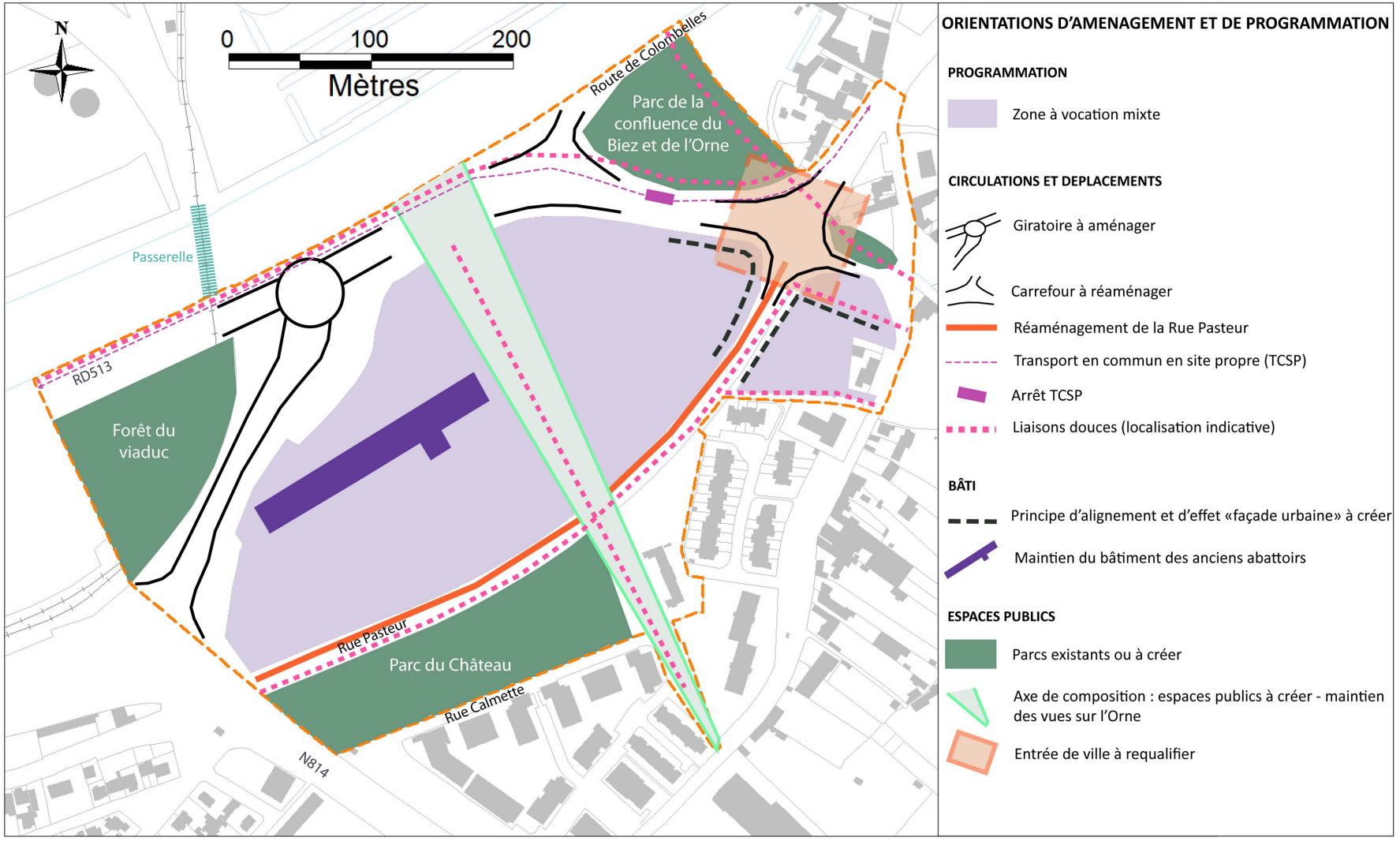
Un nouvel espace public à créer :
De l'esplanade du château Bellemaist aux rives de l'Orne, un espace public devra être créé, et constituera un axe fort de la structure urbaine du quartier. Cet axe de composition devra notamment offir des vues sur l'Orne.

- **Les nuisances sonores**

L'impact sonore sur la population des infrastructures de transport terrestre devra être considéré dans le projet d'aménagement, et des mesures de protection adaptées mises en place : modalités adaptées d'isolements acoustiques des bâtiments afin de garantir des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Origanisation Mondiale de la Santé et/ou écrans anti-bruit et/ou distances séparatrices et zone tampon et/ou actions sur la circuclation routière, etc...

2 TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

1 «SECTEUR MONTALIVET»



2 RUE ZOLA - RUE BAYET - COLLEGE

2.2.1 Présentation du secteur

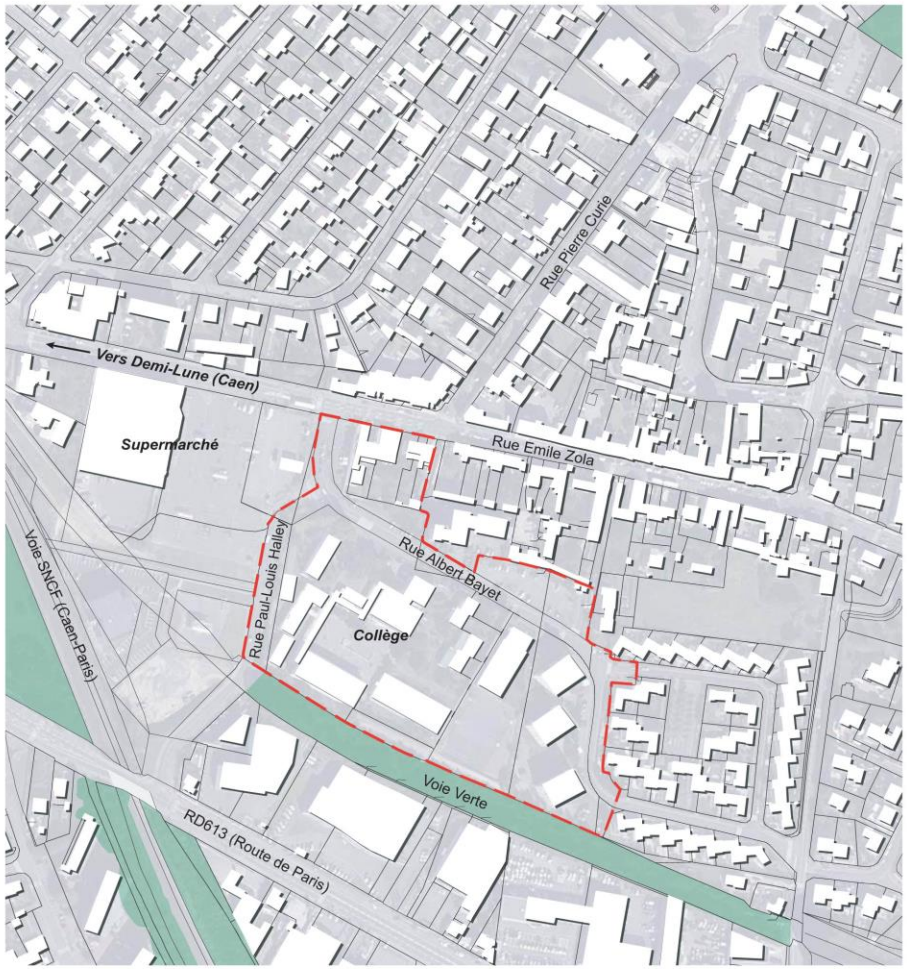
Ce deuxième secteur est situé en entrée de ville en bordure de la rue Emile Zola (RD675).

Il s'agit à la fois de préparer et d'anticiper le renouvellement urbain de ce secteur occupé principalement par des équipements publics vieillissants (centre communal A. Robert, poste de police nationale et collège).

Il accueille sur sa frange Nord un bâti ancien à l'alignement, accueillant les équipements de proximité mentionné plus haut. Sur la partie Sud du secteur se situe également l'ancien collège, dont le transfert a été réalisé sur la ZAC de Valleuil.

Au-delà de l'opération de renouvellement urbain en tant que telle et le développement de nouveaux programmes de logements, l'objectif de cette opération est de réorganiser le réseau viaire et sa lisibilité (en s'appuyant notamment sur les rue Zola, Bayet et Curie) et de contribuer à améliorer la lisibilité de la liaison entre le centre-ville et ce secteur, et au-delà, de raffermir les liens entre le premier et le quartier Charlotte de Corday.

Le périmètre de « réflexion » s'étend sur une surface d'environ 3,4 ha, intégrant les emprises des voies Albert Bayet (liaisons interquartiers) et Paul Louis Halley (voie communale).



2.2.2 Les grands principes en matière d'aménagement et de programme

A) Organisation viaire et plan de composition

- **L'organisation viaire**

En matière de structuration viaire, le projet s'appuiera sur le réseau viaire existant, à travers la Rue Paul Louis Halley et la rue Albert Bayet.

- **Les façades urbaines**

Outre le traitement urbain des nouveaux carrefours issus du plan de recomposition, le projet devra veiller à soigner tout particulièrement l'effet «façade urbaine» en bordure des rues Emile Zola, Albert Bayet et Paul-Louis Halley.

Le long de la rue Emile Zola, est imposée **une implantation à l'alignement de la voie** afin de prolonger les alignements existants. Quoi qu'il en soit, et conformément aux orientations du PADD, le projet devra contribuer à **renforcer le caractère urbain de cette voie**.

- **Liaisons douces**

Le projet vise à renforcer les **connexions piétonnes entre la rue Emile Zola et la voie verte**. Le cheminement existant aujourd'hui et reliant la rue Zola et la rue Bayet est ainsi «prolongé» jusqu'à la voie verte. Un nouvel axe doux sera également créé dans le prolongement de la Rue Pierre Curie, et permettra de relier aisément la Rue Emile Zola à la voie verte : à l'échelle de la commune, ce nouvel axe doux sera structurant.

L'opération devra en outre veiller à créer les porosités nécessaires et suffisantes entre les programmes d'habitat et la voie verte en question (fenêtres ou cales d'accès directs sur la voie verte).

2 RUE ZOLA – RUE BAYET – COLLEGE

- **Plan de composition**

Au-delà de ce qui a été évoqué plus haut en matière de recomposition spatiale et de réorganisation viaire, les différentes transformations urbaines envisagées s'accompagnent de l'apparition de **3 îlots destinées à accueillir les opérations d'habitat** et les éventuels équipements et services d'accompagnements conférant une nouvelle lisibilité à l'ensemble.

Outre l'alignement du bâti le long de la rue Emile Zola, la composition urbaine retenu devra tout particulièrement veiller à **traiter l'angle des rues Zola et Bayet** et constituer ainsi **un «effet de seuil» sur le plan de l'entrée de ville** en provenance de Caen.

D'une manière générale, l'opération devra **tenir compte de la pente du terrain**, en particulier le long de la rue Albert Bayet. Le projet devra adopter **un principe de décomposition du volume bâti** en plusieurs séquences afin d'atténuer l'effet de la pente et raisonner en strates horizontales successives.

B. Programmation urbaine

- **Les démolitions**

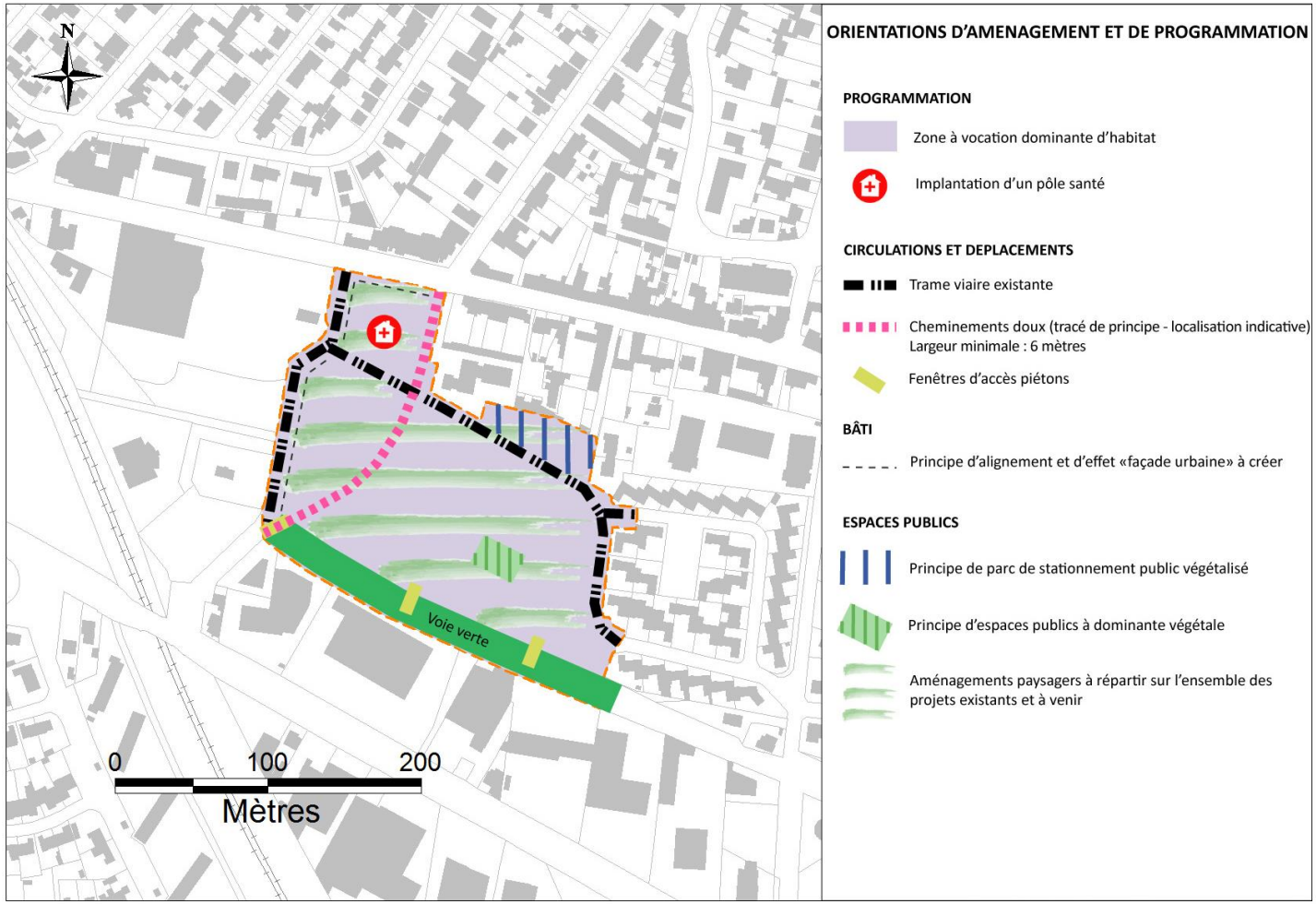
La totalité des éléments bâtis que compte la partie Ouest de l'OAP est supprimée (bâtiments en rouge sur le schéma ci-contre).

- **La construction de logements**

Le programme de logements devra être compatible avec le Programme Local d'Habitat, opposable.



2 RUE ZOLA - RUE BAYET - COLLEGE



3 ZONE DES MARAICHERS ET DU HARAS

2.4.1. Présentation du secteur

Ce secteur s'étend le long de la **rue de Brière** et du **Chemin de la Cour au Bois** et s'inscrit dans le **prolongement de la ZAC Valleuil**.

Les **enjeux de cette opération** sont relativement importants, **sur le plan fonctionnel** (gestion des flux générés par la ZAC le long de la rue de Brière notamment), mais également **sur le plan paysager** avec une problèmatique forte d'ouverture et de perméabilité visuelle sur le parc du Biez au nord et sur les terrains du haras au sud (continuum vert majeur à l'échelle de la commune).

Cette opération consiste à doter ces deux espaces naturels (terrains maraîchers au nord ; ancienne piste d'entraînement d'un haras au sud) d'une véritable façade urbaine d'aspect médiocre aujourd'hui, à la fois structurée et perméable sur le plan visuel.

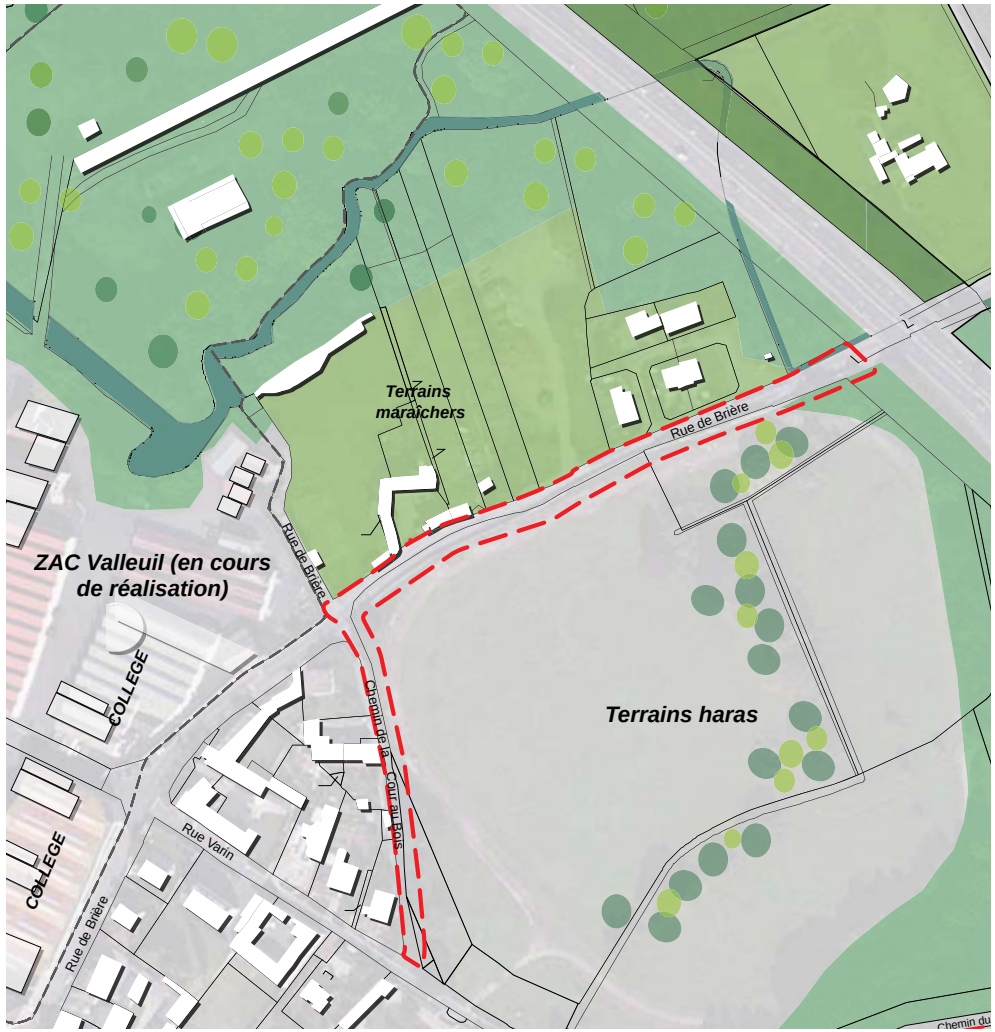
2.4.2. Les grands principes en matière d'aménagement et de programme

A) Reprofilage des voies

L'opération projetée induit l'**élargissement du Chemin de la Cour au Bois** et **de la rue de Brière**. L'élargissement de la rue de Brière - dont le réaménagement est prévu tout le long du tracé (jusqu'au pont) - s'inscrit dans **le prolongement de la réalisation de la ZAC Valleuil** au vu des flux automobiles et piétons importants que pourrait supporter cette voie dans les années qui viennent. La rue de Brière constitue en outre **un axe important à l'échelle de la commune** et identifié comme tel dans le PADD.

B) Cheminements, promenade

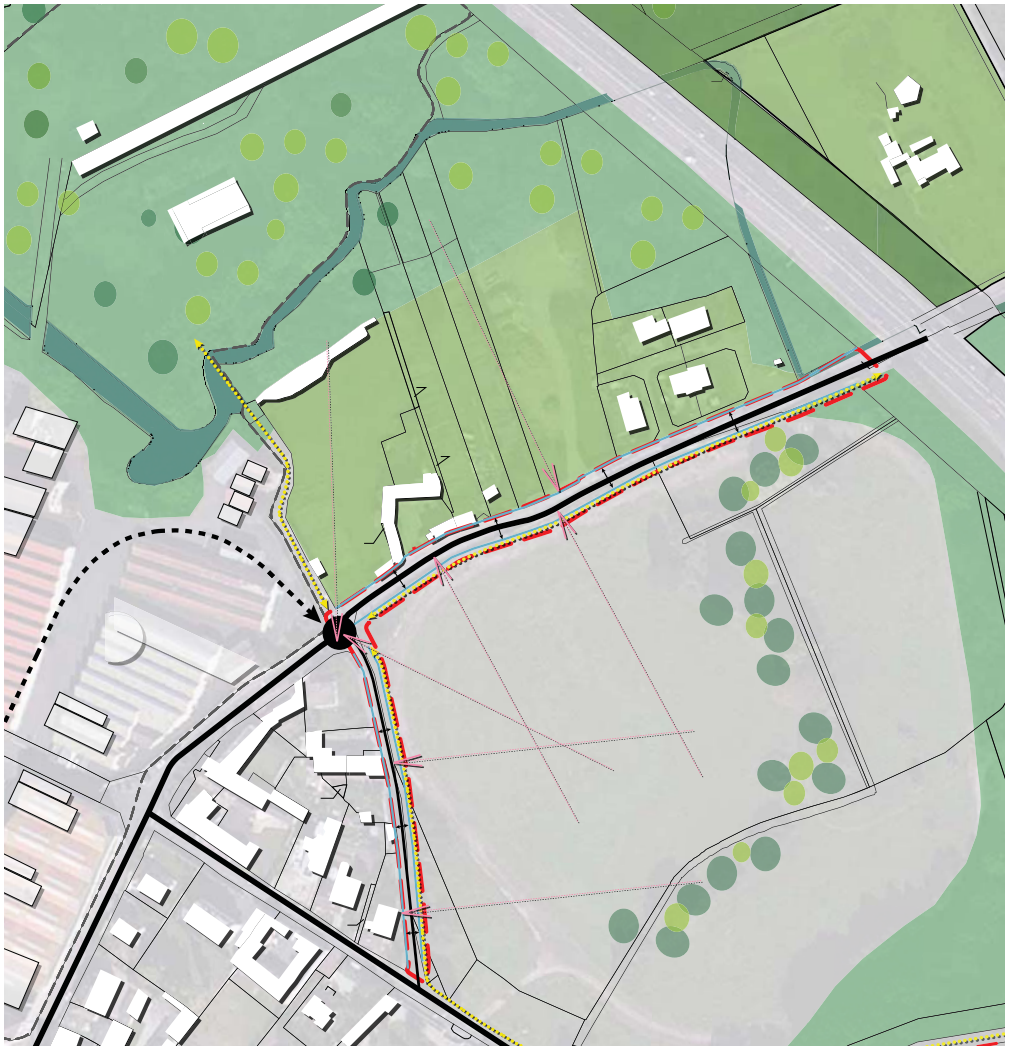
L'élargissement des deux voies (rue de Brière, chemin au Bois) rendra possible l'aménagement de **deux cheminements longitudinaux**. Ces aménagements complèteront ainsi la promenade dont la réalisation est aujourd'hui projetée dans le cadre de la ZAC Valleuil.



C) Façade urbaine

L'élargissement des deux voies permettra de **retravailler la façade urbaine** du domaine du haras. Au-delà, l'aménagement projeté devra contribuer à la mise en scène d'une certaine **«réciprocité» et «continuité»** (au moins visuelles) **entre les deux espaces naturels** d'intérêt communal visés plus haut.

3 ZONE DES MARAICHERS ET DU HARAS



PROGRAMME D'HABITAT

- Secteur à dominante d'habitat collectif
- Secteur réservé à l'habitat intermédiaire
- Secteur à dominante d'habitat collectif et intermédiaire
- Secteur accueillant les trois types d'habitat (individuel, intermédiaire, collectif)
- Bâtiments ZAC Valleuil en cours de réalisation (à titre indicatif)
- Bâtiments démolis

CIRCULATION, DEPLACEMENT

CIRCULATION AUTOMOBILE (tracé de principe/ localisation indicative)

- Voie programmée dans le cadre de la ZAC
- Carrefour à réaménager
- Accès à supprimer
- Accès à l'opération
- Elargissement de la voie

CIRCULATION «DOUCE»

- Cheminement piéton
- Fenêtre d'accès piéton
- Franchissement à aménager

BATI

- Principe d'alignement et d'effet «façade urbaine» à créer
- Cône de vue - perméabilité visuelle à garantir (localisation indicative)

ESPACE PUBLIC

- Parc boisé existant
- Parc à créer

4 SECTEUR RUE ZOLA – CHEMIN DU VAST

2.5.1. Présentation du secteur

Ce terrain situé à l'alignement de la rue Emile Zola fait face au **quartier de la Vallée Barrey** composé d'habitat collectif et intermédiaire et accueillant également quelques bâtiments d'activités.

Cette opération - à l'instar des autres opérations situées le long de la voie - constitue l'occasion de **renforcer le caractère urbain de la rue Emile Zola** et de l'intensifier, tout en marquant le **caractère d'entrée de ville** du secteur.

Ce secteur pourrait accueillir du logement en marquant plus significativement l'entrée de ville. L'emprise du chemin du Vaast pourrait quant à elle être réutilisée pour les déplacements piétonniers entre la rue Zola et la rue Varin.

La surface du terrain visé par l'orientation et de **1,15 ha** environ.



2.5.2. Les grands principes en matière d'aménagement et de programme

A) Desserte et accès

L'accès à l'opération s'effectuera impérativement par le Chemin du Vast.

Au-delà de l'opération elle-même, pourra être étudiée parallèlement l'opportunité de **la suppression du giratoire** existant, aux dimensions quelque peu généreuses et portant fortement atteinte à l'image d'entrée de ville et à la volonté aujourd'hui affirmée de renforcer le caractère urbain de la rue Emile Zola.

Ce giratoire «hors d'échelle» **masque** en outre **deux vues importantes** : la première sur l'entrée de ville en provenance de la route de Rouen, la seconde sur le château et son allée lorsque l'on emprunte l'avenue de l'Europe.

Un giratoire qui, au-delà de ces considérations d'ordre visuel, a finalement pour effet d'**isoler sur le plan urbain le secteur d'orientation**, ainsi que la château du Vast.

B) Composition urbaine

Sur le plan de la composition urbaine, *le* ou *les* **immeuble(s) d'habitat collectif seront plutôt répartis sur la partie sud du terrain** en bordure de la rue Emile Zola afin de renforcer le caractère urbain de l'entrée de ville. L'accroche par rapport à la voie devra respecter **un principe d'alignement** (cf. indication graphique) ; cette accroche pourra s'effectuer par la façade ou le mur pignon.

La partie nord du terrain quant à elle sera réservée à l'accueil d'un **programme d'habitat intermédiaire** de type «maison de ville», «maisons en bande» ou «maisons accolées».

Le plan de compositon du programme d'habitat intermédiaire devra veiller à **garantir de bonnes conditions d'ensolleillement** pour les futures constructions en respectant notamment les grands principes du schéma exposé en introduction du présent document.

Deux **accès piétons** au moins devront en outre être prévus sur le **chemin du Vast** bordant le nord du terrain.

C) Programmation urbaine

- **Construction**

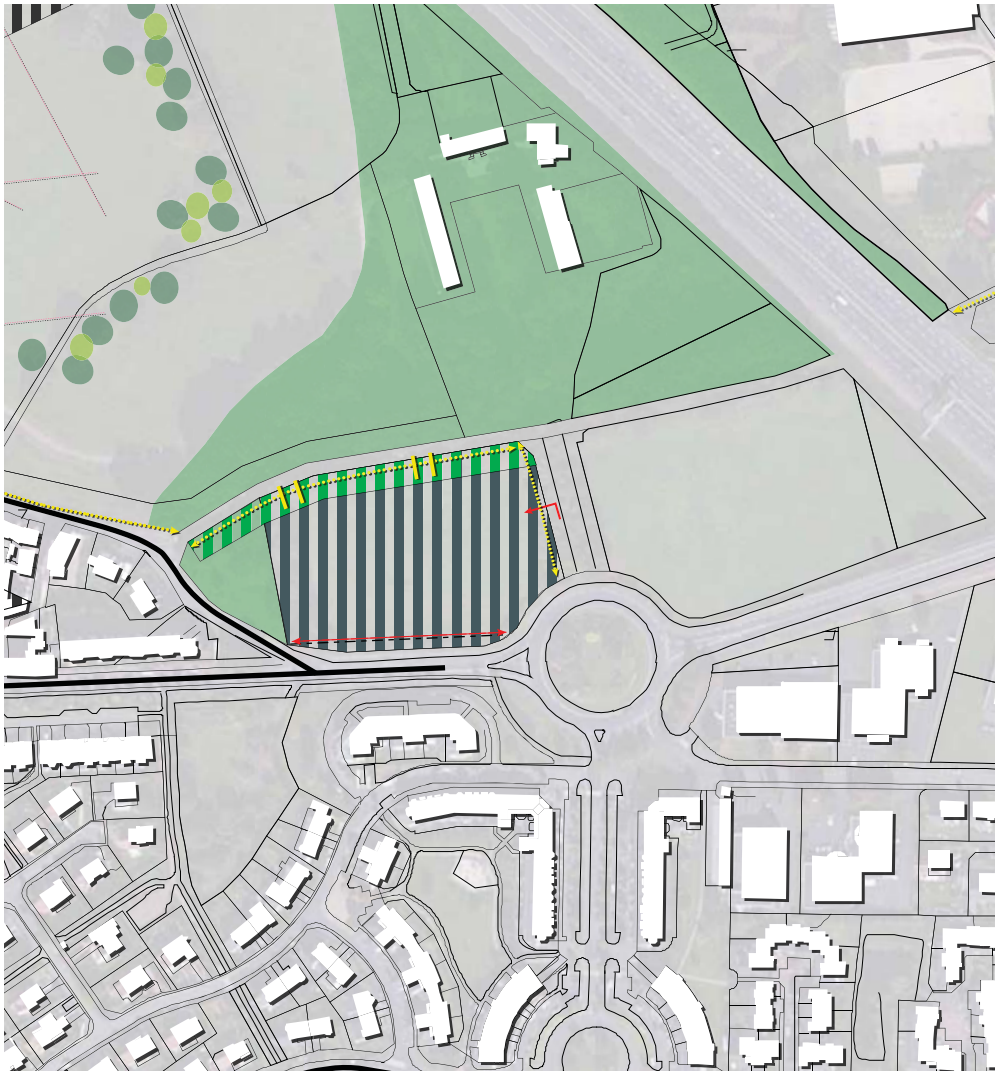
La programmation et la densité de l'opération devront a minima respecter les objectifs suivants :

Densité minimale moyenne nette (hors espaces dévolus aux voies, au stationnement et aux réseaux divers) : 52 logements à l'hectare

Diversité typologique :

- 75% de logements collectifs (R+2+*attique et/ou combles*),
- 25% de logements intermédiaires.

4 SECTEUR RUE ZOLA - CHEMIN DU VAST



PROGRAMME D'HABITAT

- Secteur à dominante d'habitat collectif
- Secteur réservé à l'habitat intermédiaire
- Secteur à dominante d'habitat collectif et intermédiaire
- Secteur accueillant les trois types d'habitat (individuel, intermédiaire, collectif)
- Bâtiments ZAC Valleuil en cours de réalisation (à titre indicatif)
- Bâtiments démolis

CIRCULATION, DEPLACEMENT

CIRCULATION AUTOMOBILE (tracé de principe/ localisation indicative)

- Voie programmée dans le cadre de la ZAC
- Carrefour à réaménager
- Accès à supprimer
- Accès à l'opération
- Elargissement de la voie

CIRCULATION «DOUCE»

- Cheminement piéton
- Fenêtre d'accès piéton
- Franchissement à aménager

BATI

- Principe d'alignement et d'effet «façade urbaine» à créer
- Orientation du faîtage

ESPACE PUBLIC

- Parc boisé existant
- Transition paysagère à créer

5 SECTEUR ZAE VALLEE BARREY

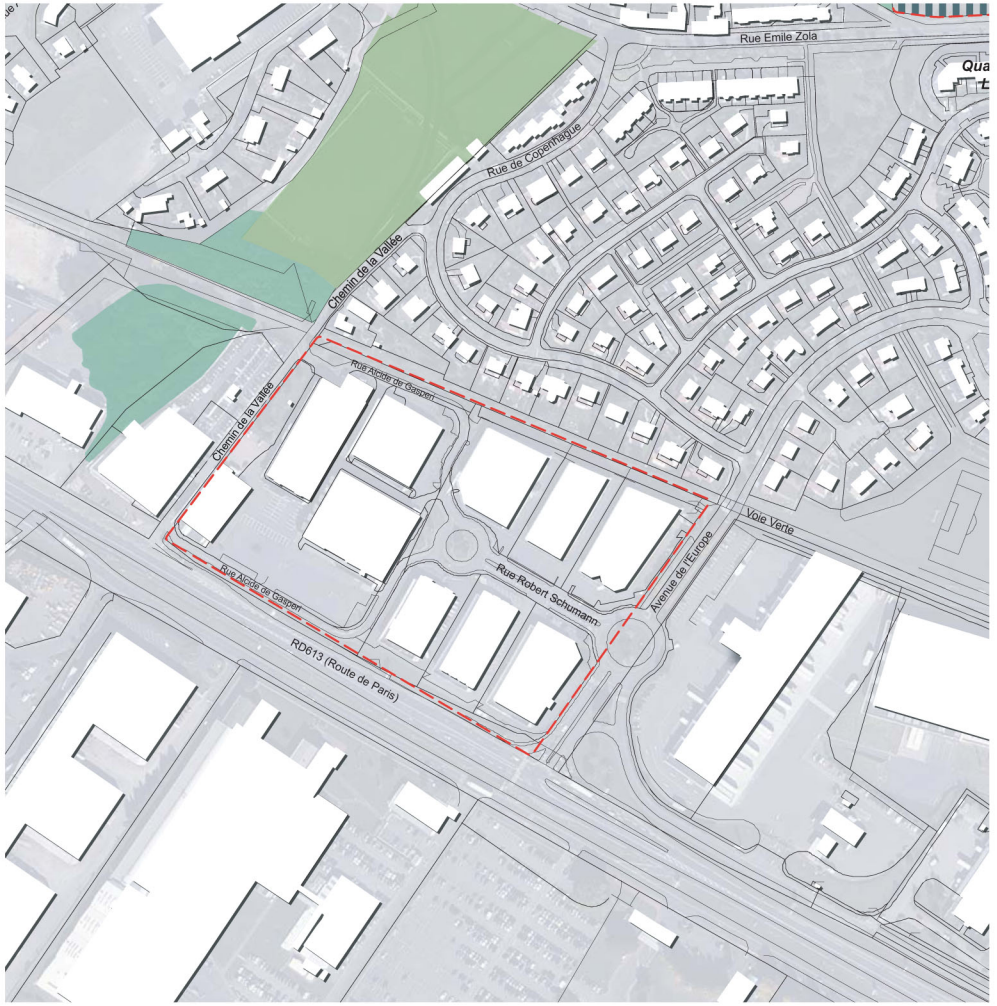
2.6.1. Présentation du secteur

La ZAE la Vallée Barrey accueille aujourd'hui diverses activités et bâtiments commerciaux, dont certains *ont été* ou *seront* transférés sur la nouvelle zone «Monde Village». Cette zone, dont **l'image s'est détériorée au fil du temps**, devrait muter partiellement en nouveau quartier d'habitat dans les années qui viennent (partie nord), tout en maintenant le caractère commecial de sa partie sud (vitrine commerciale).

Cette opération doit préparer et marquer les prémices d'**une remontée et avancée progressives de la «ville habitée» vers la RD613** (entrée d'agglomération majeur) tel qu'exposé dans le PADD. Ce changement d'échelle de la «ville habitée» - processus amorcé dans le PLU en préparation et qui devrait être poursuivi par la suite - nécessitera toutefois au préalable une intervention forte sur la route de Paris (intégration paysagère, TCSP...).

Dans cette attente, cette opération amorcera ce chantier important visant à préparer les conditions d'**une plus grande perméabilité et ouverture de la Ville habitée vis-à-vis de la RD613** et en permettant à l'habitat d'enjamber la voie verte qui, jusqu'à aujourd'hui constitue une limite naturelle à l'espace habité.

L'actuelle ZAE Vallée Barrey s'étend sur une surface de **4,5 ha environ**.



2.6.2. Les grands principes en matière d'aménagement et de programme

A) Desserte et accès

En matière de desserte, le projet prévoit **la création d'un axe central** (prolongeant l'avenue Robert Schumann) entre l'avenue de l'Europe et la rue Adenauer, séparant le secteur résidentiel du secteur commercial. Les deux contre-allées (rue Alcide de Gasperi) sont quant à elles supprimées.

Enfin, **deux accès piétons et cycles** sur la voie verte devront être aménagès à l'occasion de cette opération.

B) Composition urbaine

Le secteur d'habitat situé au nord de la voie verte étant relativement proche du terrain d'assiette du projet, *la* ou *les* opération(s) devront veiller à **ne pas altérer l'ensoleillement des habitations les plus proches** et notamment de leurs jardins orientés au sud. Dans ce sens, le programmation définie positionne l'habitat intermédiaire ou individuel (R+ attique maxi) au nord du terrain (en bordure de la voie verte) et l'habitat collectif en bordure de la rue Robert Schumann.

En phase de conception, un dispositif héliodon aidera à appréhender la dimension bioclimatique du projet (simulations d'ensoleillement et d'ombres portées).

Côté bâtiments d'activités commerciales, le projet prévoit **un retrait d'alignement imposé** (marge de recul unique et obligatoire) de manière à progressivement **reconstituer un front bâti homogène** contribuant à renforcer le caractère urbain de la route de Paris. Les bâtiments pourront librement s'implanter à l'alignement de ce retrait par leur pignon ou leur façade arrière. Les espaces de stationnement correspondant aux besoins devront être aménagés entre les bâtiments ou à l'intérieur des îlots, mais en aucune façon dans la bande de retrait qui devra être traitée sur le plan paysager.

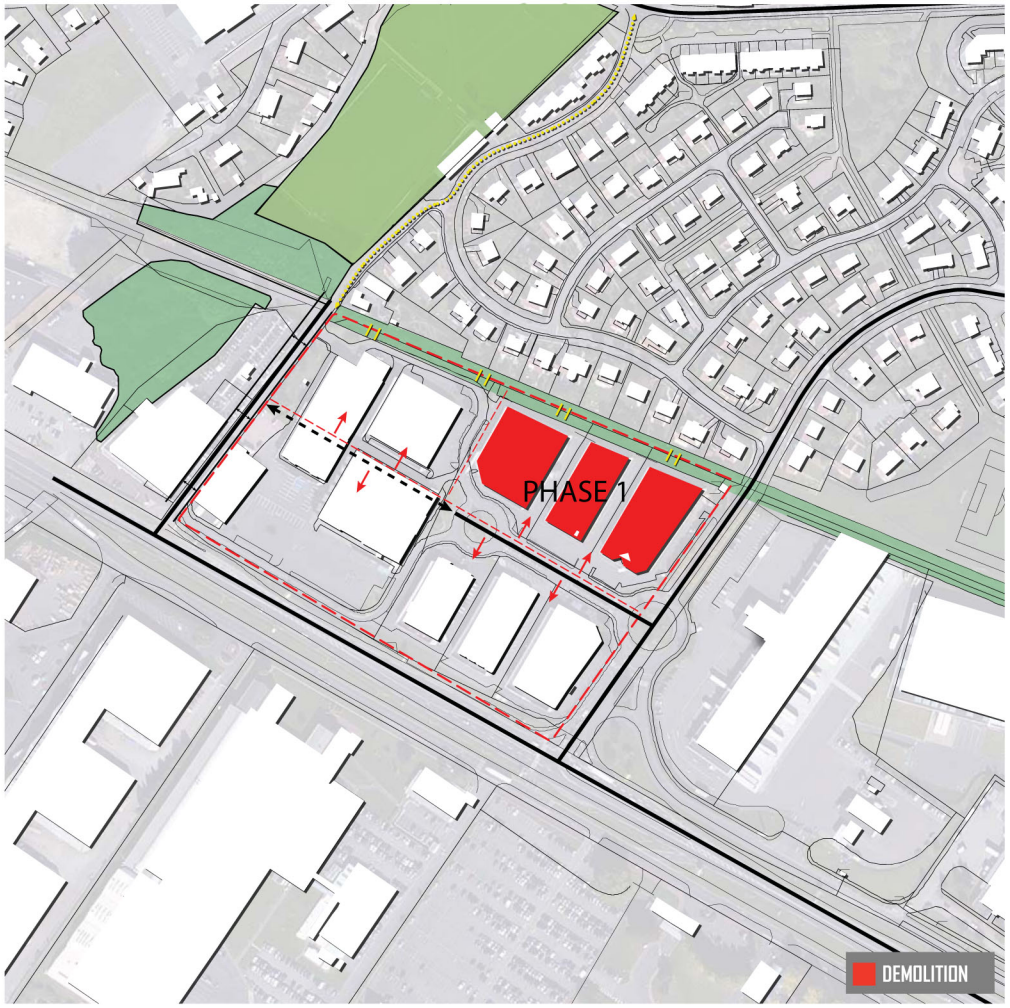
C) Programmation urbaine

- **Démolition (phase 1)**

Trois bâtiments d'activités

- **Espaces publics**

Traitement paysager de la marge de recul entre les bâtiments d'activité et la RD613.



5 SECTEUR ZAE VALLEE BARREY

- **Construction**

Le terrain d'assiette de la phase 1 affiche une surface de **1,2 ha environ**.

La programmation et la densité de l'opération devront a minima respecter les objectifs suivants :

Densité moyenne nette (hors espaces dévolus aux voies, au stationnement et aux réseaux divers) : 52 logements à l'hectare minimum

Diversité typologique :

Le programme de logements devra être compatible avec le Programme Local de l'Habitat, en vigueur.

5 SECTEUR ZAE VALLEE BARREY



PROGRAMME D'HABITAT

- Secteur à dominante d'habitat collectif
- Secteur à dominante d'habitat intermédiaire et individuel (R+ attique maxi)
- Secteur réservé à l'accueil de bâtiments d'activité économique
- Secteur accueillant les trois types d'habitat (individuel, intermédiaire, collectif)
- Bâtiments ZAC Valleuil en cours de réalisation (à titre indicatif)
- Bâtiments démolis

CIRCULATION, DEPLACEMENT

CIRCULATION AUTOMOBILE (tracé de principe/ localisation indicative)

- Voie à créer
- Carrefour à réaménager
- Voie à supprimer à supprimer
- Accès à l'opération
- Elargissement de la voie

CIRCULATION «DOUCE»

- Cheminement piéton
- Fenêtre d'accès piéton
- Franchissement à aménager

BATI

- Principe d'alignement et d'effet «façade urbaine» à créer
- Cône de vue - perméabilité visuelle à garantir (localisation indicative)

ESPACE PUBLIC

- Parc boisé existant
- Parc à créer

6 SECTEUR DU CHEMIN AUX BOEUFS

2.5.1. Présentation du secteur et de ses problématiques

Ce secteur aujourd'hui **relativement enclavé** est occupé par des bâtiments industriel. Sa position, en **entrée de ville**, à la croisée du **boulevard de l'Avenir** et du **Chemin aux Bœufs** pourrait permettre de redonner une certaine «profondeur» à l'ensemble.

Ce terrain est aujourd'hui intégré dans **un vaste «îlot» d'une trentaine d'hectares** relativement hermétique du fait de la présence de plusieurs enclaves importantes réservées à l'accueil d'équipements (lycée, collège, terrains de sport). Un îlot **situé en limite avec la ville de Caen** et dont le devenir doit être pensé en lien avec les quartiers limitrophes de cette dernière.

La surface du terrain visé par l'orientation et de **1,8 ha** environ.



2.5.2. Les grands principes en matière d'aménagement et de programme

A) Desserte et accès

L'opération sera desservie via une **boucle de circulation** prolongeant la rue des Mesanges et la rue Maurice Fouques.

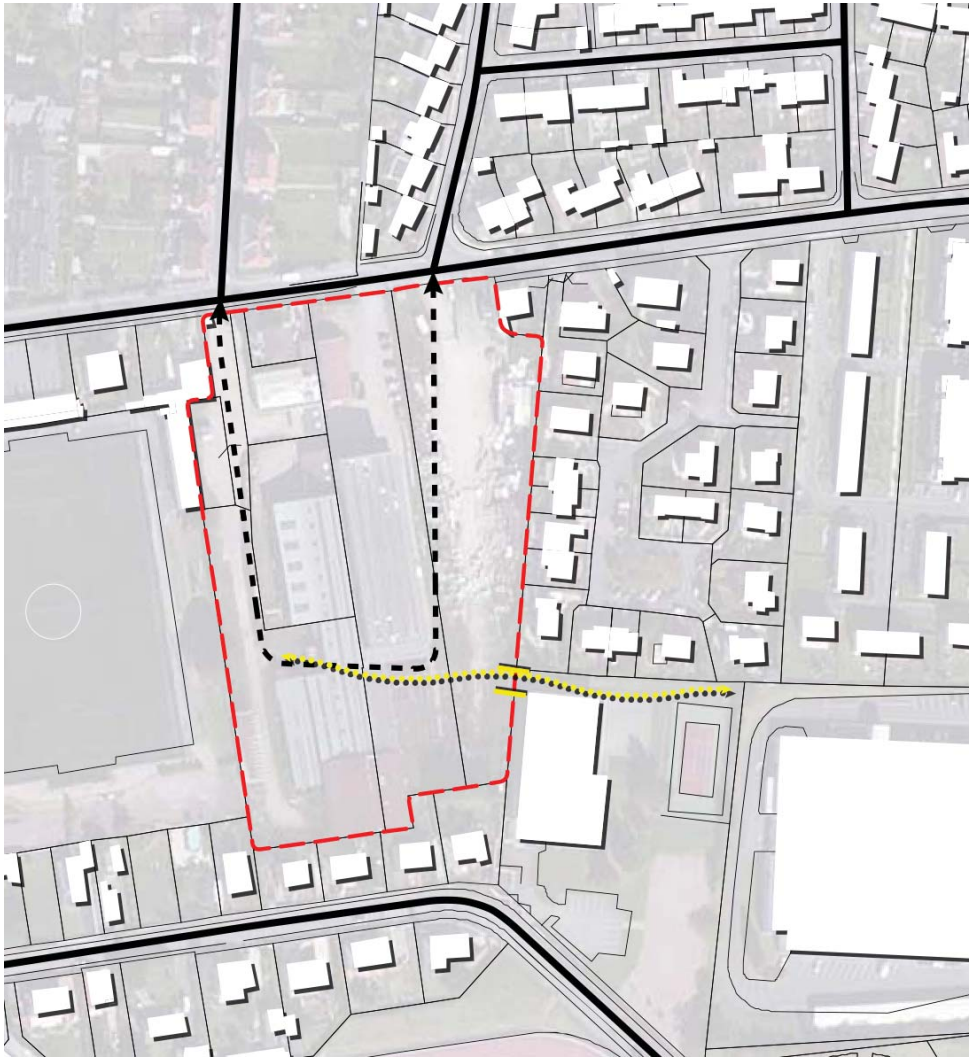
Un **cheminement piéton** est également programmé de manière à garantir un minimum de perméabilité et d'**ouverture entre le futur quartier et le lycée** situé à proximité.

B) Composition urbaine

Schématiquement, la nouvelle voie aménagée dans le prolongement de la rue Maurice Fouques séparera l'îlot d'habitat intermédiaire de l'îlot d'habitat collectif.

Un espace paysagé sera également aménagé à l'extrémité sud de l'opération. Il pourra accueillir éventuellement des aires de jeux ou espaces récréatifs.

6 SECTEUR DU CHEMIN AUX BOEUFS



C) Programmation urbaine

- **Démolition**

La totalité des bâtiments d'activités

- **Construction**

Le terrain d'assiette de la phase 1 affiche une surface de **1,8 ha environ**.

La programmation et la densité de l'opération devront a minima respecter les objectifs suivants :

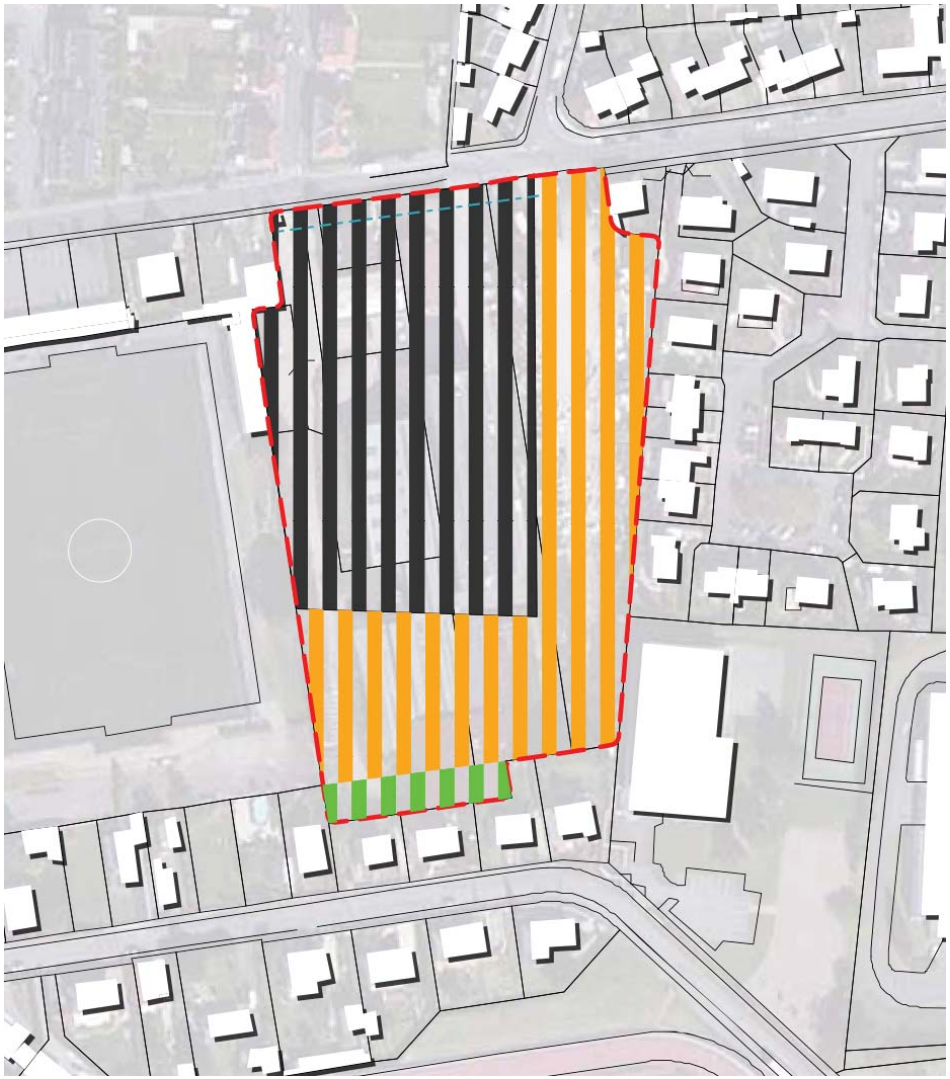
Densité moyenne nette (hors espaces dévolus aux voies, au stationnement et aux réseaux divers) : 52 logements à l'hectare minimum

Diversité typologique :

80 logements environ sont programmés sur le secteur :

- 70% de logements collectifs,
- 30% de logements intermédiaires.

6 SECTEUR DU CHEMIN AUX BOEUFS



PROGRAMME D'HABITAT

- Secteur à dominante d'habitat collectif
- Secteur à dominante d'habitat intermédiaire
- Bâtiments démolis

CIRCULATION, DEPLACEMENT

CIRCULATION AUTOMOBILE (tracé de principe/ localisation indicative)

- Voie à créer
- Carrefour à réaménager
- Voie à supprimer à supprimer
- Accès aux opérations (indicatif)
- Elargissement de la voie

CIRCULATION «DOUCE»

- Cheminement piéton
- Fenêtre d'accès piéton
- Franchissement à aménager

BATI

- Obligation d'implantation à l'alignement et d'effet «façade urbaine» à créer
- Cône de vue - perméabilité visuelle à garantir (localisation indicative)

ESPACE PUBLIC

- Parc boisé existant
- Paysagement de la marge de recul

7 SECTEUR VARIN

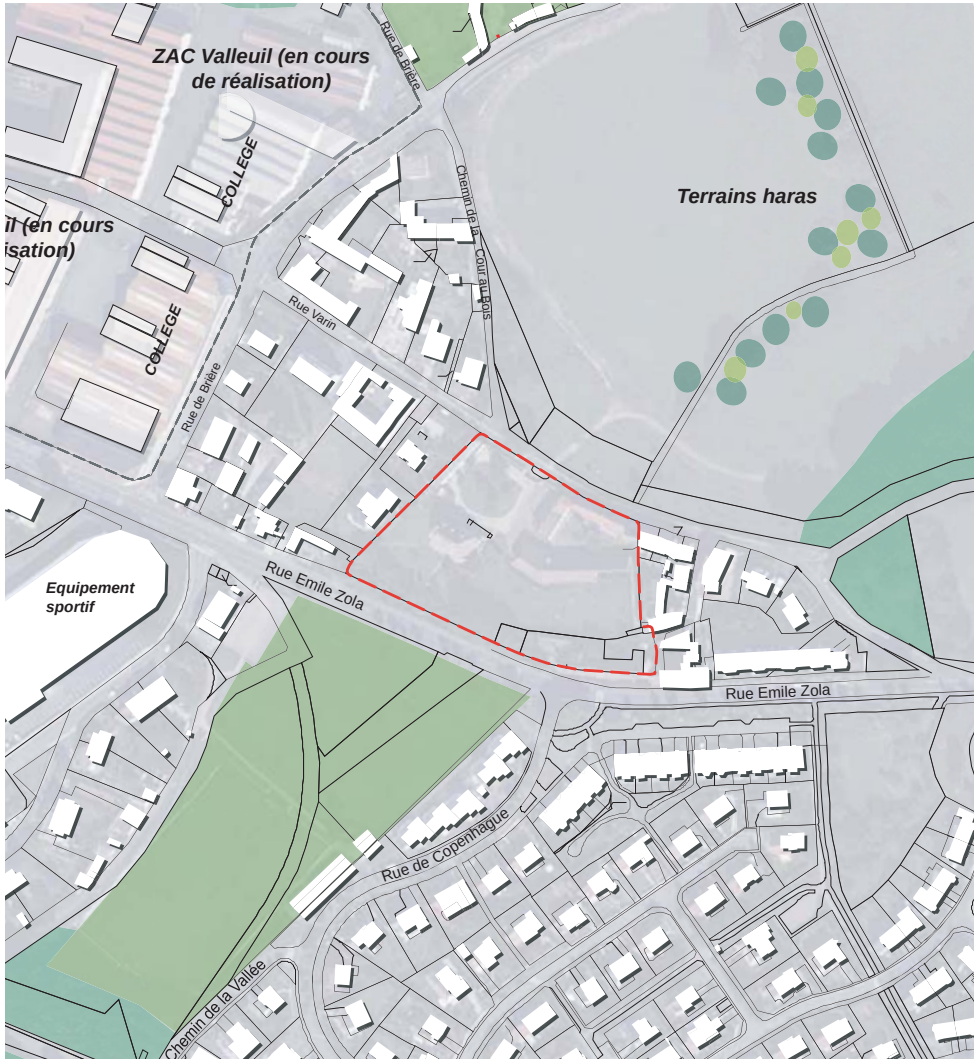
2.6.1. Présentation du secteur

L'opération projetée sur ce secteur - à la croisée de plusieurs **espaces naturels importants** de la commune - devra pouvoir **concilier des objectifs d'optimisation du foncier** (opération de démolition-reconstruction) et **des objectifs de transparence**, de **perméabilités visuelles** et **fonctionnelles** vis-à-vis des espaces naturelles en question.

Sa position le long de la rue Zola (RD 675) lui confère en outre **un intérêt dans l'optique d'un traitement de l'entrée de ville** et du renforcement du caractère urbain de la voie en question.

L'opération projetée devra enfin composer avec l'altimétrie du site et une déclivité pouvant atteindre jusqu'à 6 m entre la rue Zola et la rue Varin. Une altimétrie devant également constituer un élement à part entière du projet.

Ce secteur s'étend sur une surface de **9 000 m²** environ (9 084 m²).



2.6.2. Les grands principes en matière d'aménagement et de programme

A) Desserte et accès

L'accès automobile à l'opération s'opèrera principalement rue Varin, tandis que la rue Zola privilégiera les accès piétons.

B) Composition urbaine

Schématiquement, la partie sud du terrain sera réservée au développement des densités les plus forte (**habitat collectif**), dans l'optique du **renforcement du caractère urbain de la rue Zola** évoqué plus haut... nécessitant en outre une véritable réflexion (intervention) sur **le traitement de la marge de recul** entre les futurs bâtiments et la voie (circulation piétonne, stationnement...).

Au-delà, le projet devra prévoir l'aménagement d'un mail piétonnier traversant et «public», autrement dit «indépendant» de l'opération projetée.

L'implantation des bâtiments collectifs devra enfin veiller à dégager des perméabilités visuelles suffisantes vers les espaces naturels situées au nord du terrain d'assiette de l'opération. Le travail du site en terrasse, la mise en valeur de **points de vues plongeants**, l'aménagement de **belvédères** sur les points hauts du site... pourront constituer autant de dispositifs à même de concourir à l'atteinte de ces objectifs de «transparence».

La partie nord du site quant à elle privilégiera le développement d'**habitat intermédiaire** (maison de ville...) de manière à retrouver progressivement l'écriture urbaine propre à la rue Varin.

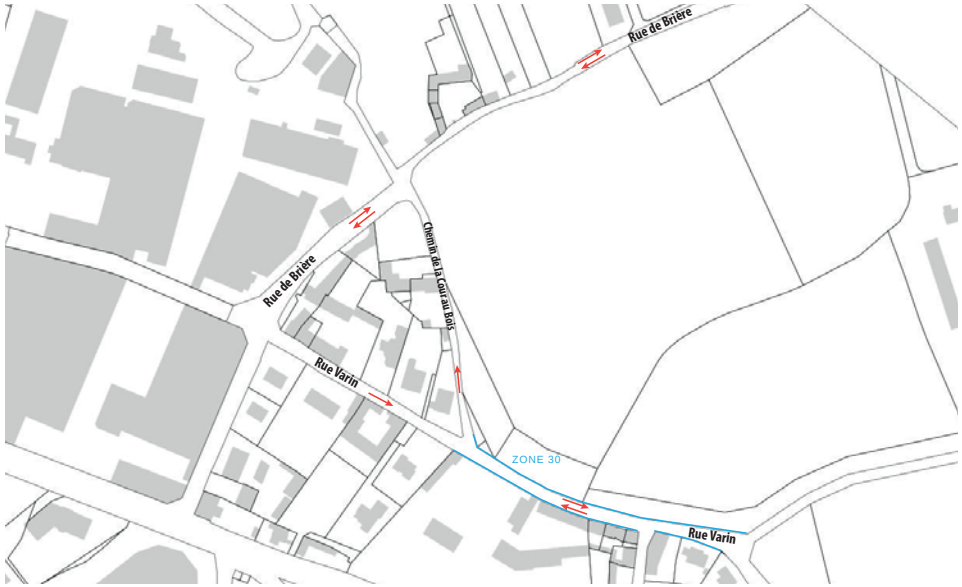
Le **prolongement des alignements existants** (en recul par rapport à la rue Varin) sera en outre privilégié dans cette optique et constituera dans le même temps une réponse aux difficultés d'insertion urbaine des futures constructions liées à l'étroitesse de la voie.

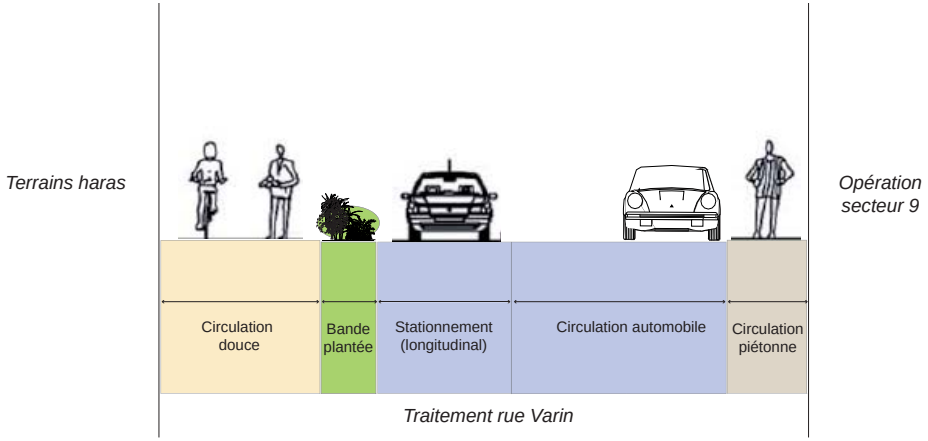


La mise en oeuvre de l'opération s'accompagnera d'une **refonte des sens de circirculation**, avec notamment la **mise en sens unique** du chemin de la Cour au Bois et d'une partie de la rue Varin (Cf. schéma ci-après).

Parallèlement, la **rue Varin** sera en partie **traitée en zone 30.** L'aménagement projeté prévoit en outre **la réalisation de stationnement longitudinal** au nord de l'opération (le long de la voie) à destination notamment des programmes d'habitat intermédiaire qui pourraient voir le jour.

7 SECTEUR VARIN





Traitement rue Varin

C) Programmation urbaine

- **Démolition**

La démolition de la totalité des bâtiments est aujourd'hui envisagée, mais pourra évoluer selon les évolutions de la programmation définitive.

Dans ce sens, le maintien éventuel de la longère présente sur le site et se réhabilitation en logement pourra être étudiée, de même que de tout autre élément bâti témoignant de la mémoire des lieux.

- **Construction**

La programmation et la densité de l'opération devront a minima respecter les objectifs suivants :

100 logements minimum sont programmés sur le secteur :

- 85 logements collectifs minimum,
- 15 logements intermédiaires minimum (de type maison de ville, maison en bande...).

7 SECTEUR VARIN



PROGRAMME D'HABITAT

- Secteur à dominante d'habitat collectif
- Secteur à dominante d'habitat intermédiaire
- Bâtiments démolis

CIRCULATION, DEPLACEMENT

CIRCULATION AUTOMOBILE (tracé de principe/ localisation indicative)

- Voie à créer
- Carrefour à réaménager
- Voie à supprimer à supprimer
- Accès principal à l'opération (localisation indicative)
- Elargissement de la voie

CIRCULATION «DOUCE»

- Cheminement piéton
- Fenêtre d'accès piéton (localisation indicative)
- Franchissement à aménager

BATI

- Obligation d'implantation à l'alignement et d'effet «façade urbaine» à créer
- Cône de vue - perméabilité visuelle à garantir (localisation indicative)

ESPACE PUBLIC

- Parc boisé existant
- Paysagement de la marge de recul

2.8.1 Présentation du secteur

La ZAC de Valleuil s'inscrit dans un contexte urbain existant. D'une superficie d'environ 8 ha, le périmètre de la ZAC est bordé au Nord par le périphérique et au Sud par la Rue Emile Zola. Le site est traversé en son milieu par la rivière Le Biez, affluent de l'Orne.

Le projet de ZAC comprend:

- Le nouvel établissement scolaire : le collège Gisèle Guillemot ;
- L'Etablissement pour l'Hébergement des Personnes Agées Dépendantes (EHPAD);
- Des services administratifs ;
- Environ 150 logements ;
- Des voiries et des parkings.

L'objectif de la commune à travers son projet de ZAC est de créer un « écoquartier à vocation mixte ».

Les principaux enjeux du secteur sont :

- La prise en compte du risque inondation : la moitié Nord du site est concerné par le PPRi de la Basse Vallée de l'Orne;
- La prise en compte de la profondeur de la nappe en période de fortes pluies ;
- La prise en compte de la qualité des sols;
- La réorganisation du réseau viaire ;
- Le développement des perméabilités piétonnes;
- La protection et le mise en valeur du parc Le Biez.

2.8.2 Les grands principes en matière d'aménagement et de programme

Principe d'écoquartier à vocation mixte impliquant :

- La conception de bâtiments à basse consommation,
- Un aménagement prenant en compte les circulations douces,
- L'intégration dans la ville et le territoire environnant,
- Des logements pour tous.

Une nouvelle offre de logements assurant la mixité sociale

L'opération respectera les prescriptions du Programme Local D'Habitat en vigueur.

Prise en compte des critères environnementaux tels que l'exposition des façades au bruit, le risque d'inondation, la gestions des eaux pluviales, etc…

Principe de réaménagement du parc du Biez

Son aménagement prévoira notamment un maillage avec les autres espaces naturels existants à proximité.

Gestion de la circulation et des déplacements

Des trafics supplémentaires seront générés par le projet de ZAC. Ils seront à prendre en compte à travers une redéfinition globale du réseau viaire au-delà des limites du projet.

Les modes de déplacements doux et la desserte en transport en commun seront à prendre en compte.

L'actuelle Halle recevra des parkings en silo : réutilisation d'un ouvrage patrimonial existant et limitation de l'imperméabilisation.

8 ZAC DE VALLEUIL

