

Communauté Urbaine de Caen la mer

plan local d'urbanisme de Fleury-sur-Orne



www.caenlamer.fr



POS élaboration — approuvée le 17.08/1978
POS révision — approuvée le 29.09/1995
PLU élaboration — approuvée le 21.09/2006

PLU révision — approuvée le 30.01/2020
Modification n°1 — approuvée le 01.10/2020

Modification n°2 du PLU

pièce n° 3

Orientations d'Aménagement et de Programmation O.A.P.

APPROBATION

vu pour être annexé à la délibération
du conseil communautaire
en date du 15 décembre 2022

le Président, Joël BRUNEAU



1. INTRODUCTION	3
– Le cadre juridique	4
– Les différentes orientations	4
– Quels projets ou travaux sont concernés par les OAP ?	5
– Où s'appliquent les OAP ?	5
– Pour information	5
2. OAP COMMUNES À L'ENSEMBLE DES SECTEURS URBANISABLES	7
MOBILITÉ DURABLE	
– OAP en prévision du prolongement de la ligne de tramway	8
– OAP pour un réseau de voies dédiées aux mobilités actives	10
– OAP pour la mutualisation du stationnement	11
PROGRAMMATION DES PARCS DE LOGEMENTS :	
– Typologies, rythme de construction	13
et répartition sur le territoire en compatibilité	
avec le PLH de Caen la mer	
DES QUARTIERS DURABLES	
– Urbanisation, paysage et biodiversité	15
3. OAP DE SECTEURS	17
– LES HAUTS DE L'ORNE	20
– RÉ-URBANISATION DU CENTRE-BOURG	25
– L'ÎLOT C	27
– LE PARC D'ACTIVITÉS	33
– LES TERRASSES	39
4. ANNEXES POUR INFORMATION ET PRISE EN COMPTE	41
– GUIDE TECHNIQUE DES HAIES BOCAGÈRES - CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU CALVADOS	
– GUIDE D'INFORMATION «VÉGÉTATION EN VILLE» - RNSA - JUIN 2016	



1. Introduction aux Orientations d'Aménagement et de Programmation

partie 1 Introduction

Introduction

aux orientations d'aménagement et de programmation

LE CADRE JURIDIQUE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (dites O.A.P.) sont définies à l'article L.151-6 du Code de l'urbanisme :

« Les Orientations d'Aménagement et de Programmation comprennent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements (...) . » Version 25 Nov. 2018

Leur contenu est précisé à l'article L.151-7 du Code de l'urbanisme :

« Les Orientations d'Aménagement et de Programmation peuvent notamment :

1° 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, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° 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 ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36. » Version 25 Nov. 2018.

LES DIFFÉRENTES ORIENTATIONS

Pour faciliter la lecture et la compréhension des objectifs d'aménagement, on a distingué :

1. **DES «ORIENTATIONS-CADRES»**, qui s'appliquent à tous les secteurs : elles précisent les principes qui doivent fonder les choix de réalisation des différents travaux, aménagements, installations ou constructions. Elles peuvent fixer des objectifs qui doivent être atteints, ou expliciter des principes qui doivent être mis en œuvre. Elles sont classées par thème : mobilités durables, programmation des logements, etc.

2. **DES ORIENTATIONS PARTICULIÈRES PROPRES À CHACUN DES SECTEURS À AMÉNAGER OU RÉAMÉNAGER.**

Elles précisent les Orientations d'Aménagement et de Programmation qui leur sont applicables **en plus** des précédentes **et en complément** des règlements écrits et graphiques.

Elles peuvent préciser des modalités d'équipements et de réalisation d'infrastructures (réseaux viaires, etc.), des choix d'aménagement ou de localisation d'espaces ou d'équipements collectifs, des aménagements, des protections paysagères ou des protections environnementales à mettre en œuvre.

Une orientation est un principe qui se distingue d'une règle en cela qu'il peut être adapté au contexte du projet (en dimension ou en localisation, ...), Mais cette adaptation ne peut être un détournement de l'objectif recherché (sur le fond).

QUELS PROJETS OU TRAVAUX SONT CONCERNÉS PAR LES OAP ?

La portée juridique des O.A.P. est précisée à l'article L.152-1 du Code de l'urbanisme :

« L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées (...) doivent être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Leurs dispositions s'appliquent conjointement au règlement (graphique et écrit).

OÙ S'APPLIQUENT LES OAP ?

Les OAP présentées ci-après s'appliquent aux secteurs urbanisables (en zone urbaines ou à urbanisées), soit :

- à la ZAC des Hauts de l'Orne : elle est classée en zone 1AUa ou UFv ;
- au secteur dit «îlot C» classé en 1AUd au sud du chemin du Fier à Bras et à l'est de la Route d'Harcourt pour la création d'un quartier urbain mixte ;
- à la dernière phase d'urbanisation des «Terrasses de Fleury» à l'entrée sud de la commune, classée en zone 1AUb, 1AUe ou 1AUev ;
- aux différents macrolots de la ZAC du parc d'activités ouverts à l'urbanisation : ils sont classés en zone UEc ou UFv ;

Elles s'appliquent aussi aux secteurs à réurbaniser, aux abords de la Route d'Harcourt, soit :

- au secteur compris entre la place François Mitterrand, cœur du centre-bourg actuel et la Route d'Harcourt, dont les orientations d'aménagement ont déjà été déterminées par une procédure de modification antérieure à la révision du Plu ;
- aux secteurs couverts par une servitude de projet en application de l'article L151-41 du code de l'urbanisme.

Nota : elles seront complétées lors de la levée de la servitude de projet.

POUR INFORMATION

RAPPEL DE CERTAINES ORIENTATIONS DU PLH 2019-2024 POUR LA PROGRAMMATION DES PARCS DE LOGEMENTS

CONCERNANT LE LOGEMENT ABORDABLE :

Fleury-sur-Orne fait partie des communes de CAEN LA MER équipée et desservie (et comprise dans le zonage B1) qui comprennent moins de 40% de logements locatif sociaux en 2018. En conséquence, le PLH 2019/2024 prévoit,

pour toute opération d'aménagement de plus d'un hectare :

- une part de locatif aidé et d'accession abordable : comprise entre 30% et 60% ;
- un minimum de 20% de logements locatif social ;
- un minimum de 10% d'accession abordable ;

CONCERNANT LA DENSITÉ RÉSIDENIELLE :

Fleury-sur-Orne fait partie des communes de la couronne urbaine, aussi

la densité nette résidentielle minimale de toute opération d'aménagement ou de construction supérieure à 5 000 m² (en extension urbaine ou en tissu urbain existant) sera de : **35 logements par hectare** ;

RAPPEL DE CERTAINES ORIENTATIONS DU SCOT RÉVISÉ CONCERNANT LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

CONCERNANT LE RECOURS AUX ÉNERGIES RENOUVELABLES :

- « Prévoir qu'un bâtiment à usage d'activités portant sur une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m² devra être raccordé à des dispositifs d'énergie, renouvelable ou valorisable, capables de couvrir au moins 80 % de ses besoins en énergie (hors besoins frigorifiques et de production, un effort devant néanmoins être porté sur ces deux besoins). A défaut, il devra pouvoir faire état de l'achat d'au moins 80 % d'énergie d'origine renouvelable pour répondre à ses besoins en énergie. »

CONCERNANT LA RECHERCHE DE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE DANS LES ZONES D'ACTIVITÉS :

- Prévoir une emprise au sol des bâtiments optimisée dans les zones d'activités existantes ou à créer,
- Prévoir des mesures pour favoriser la mutualisation des équipements et la rationalisation du stationnement.

CONCERNANT LES DESTINATIONS AUTORISÉES DANS LES DIFFÉRENTS PARCS D'ACTIVITÉS :

- N'autoriser les activités logistiques (...) que dans la limite de 30 % de la superficie des zones d'activités économiques existantes ou à créer.
- En application du DAAC, permettre l'accueil sur ce parc d'activité, qui est l'un des six secteurs préférentiels d'implantation des activités commerciales en périphérie de l'agglomération, de commerces de plus de 300m² de surface de vente, dans la limite de 6 400 m² décompté à partir du 23 février 2017 (ce décompte ne comprend donc pas les surfaces précédemment autorisées sur l'îlot B, en extension d'IKEA).

CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT D'ESPACES ÉCONOMIQUES ATTRACTIFS :

- Une attention particulière est portée à la qualité paysagère, architecturale et environnementale des zones d'activités économiques, notamment dans les entrées de ville (plan de composition, implantation des bâtiments, formes, matériaux et couleurs, végétalisation, consommation énergétique des bâtiments, récupération des eaux de pluie, voirie et stationnement, gestion des déchets, etc.).
- Pour faciliter leur accès, et réduire l'usage de la voiture, les zones d'activités sont desservies par différents modes de déplacement (transports publics et modes doux). (...)
- La composition des zones d'activités vise une diversité des entreprises pour favoriser l'économie circulaire et offrir des services entourant le fonctionnement des entreprises et facilitant la vie des salariés.
- Les zones d'activités économiques sont toutes desservies par le Très Haut Débit pour garantir un service numérique optimal aux entreprises présentes. Les bâtiments à vocation d'activité affichent de hautes performances environnementales en termes de consommation d'énergie, d'utilisation d'énergies renouvelables, de respect du cycle de l'eau et de traitement des déchets. Pour éviter les friches et réinvestir rapidement les bâtiments vacants, de nouvelles formes de bâtiments sont conçues favorisant la réversibilité ou la déconstruction rapide des locaux.



2. O.A.P. communes à l'ensemble des secteurs

Mobilité durable :

OAP en prévision du prolongement de la ligne de tramway

LE CONTEXTE

Mi-2019, le tramway est mis en service en remplacement du TVR. La ligne 3 dont le parcours initial était «Château (centre de Caen) <> Collège Hawking (Grâce de Dieu/ Caen) sera étendue jusqu'au centre des Hauts de l'Orne où sera son nouveau terminus en 2020.

RAPPELS DES ORIENTATIONS DU P.A.D.D.

- Prolonger la ligne 3 du tramway jusqu'à l'entrée sud de la ville de Fleury-sur-orne.
- Réserver l'espace nécessaire à un parking-relais en entrée de ville.

Nota : deux hypothèses de tracés ont été étudiés :

- l'une par l'avenue de la Suisse Normande,
- l'autre par le cœur de ville et la future avenue d'Harcourt.

A l'automne 2019, CAEN LA MER a décidé de retenir la seconde pour les études de détail.

L'ORIENTATION

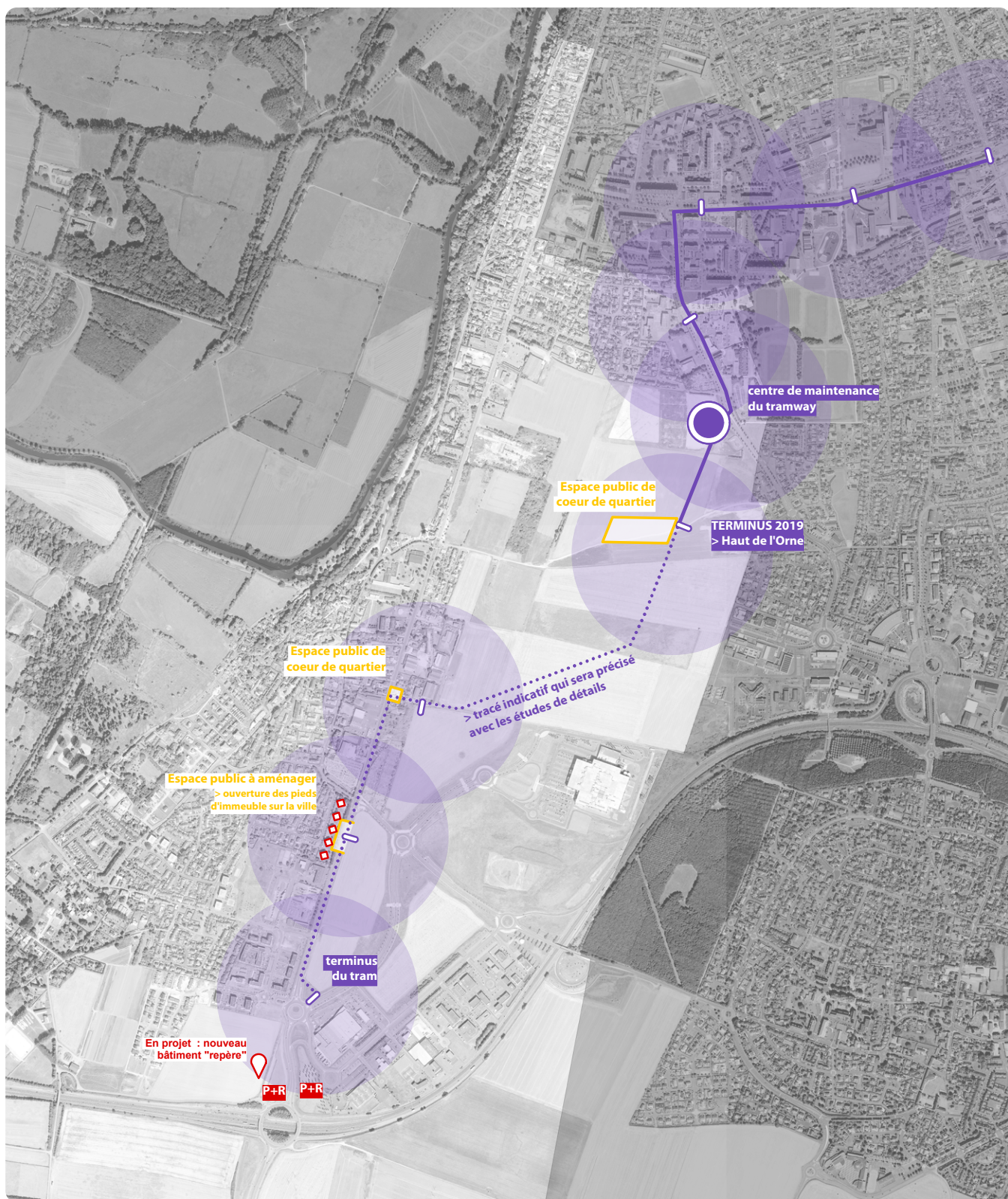
- Poursuivre l'urbanisation sur la commune de Fleury sur Orne, en préservant la possibilité de prolonger la ligne de tramway, jusqu'à l'entrée de ville sud en cohérence avec l'importante urbanisation prévue (à moyen terme) dans cette partie de l'agglomération ;
- En conséquence, les projets d'aménagement matérialiseront sur leurs plans les espaces réservés au passage de la ligne.

Nota : les schémas ci-après localise le tracé prévisionnel à prendre en compte. Les stations (et le cercle de 300 alentours) ne sont mentionnées qu'à titre indicatif : leur localisation exacte sera déterminée par les études à venir.

LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION

RECOMMANDATION :
consulter dès le
lancement des études, le
service infrastructure de
Caen la mer.

POUR INFORMATION : Le passage de la ligne de tramway suppose une emprise minimale de 8,30 m sur une section courante et de 13 m au niveau d'un arrêt. Elle impose d'importants rayons de giration (de l'ordre 35m en rayon intérieur).



Mobilité durable :

OAP pour un réseau de voies dédiées aux mobilités actives

LE CONTEXTE

A l'échelle de la commune, l'importante urbanisation projetée, qu'elle vise la création de quartiers d'habitat ou de parcs d'activités et d'équipements, justifie le déploiement d'un dense réseau de voies pour les piétons et les usagers des cycles ou petits véhicules électriques, ceci afin de favoriser un accroissement sensible des déplacements sans voiture.

A l'échelle de la communauté urbaine, la situation de la commune sur le plateau sud, à proximité des aménités du centre de l'agglomération caennaise, de la vallée de l'Orne, ou des grands espaces récréatifs du territoire communautaire, impose la création d'une partie du réseau doux structurant, qui reliera ces différents espaces.

RAPPELS DES ORIENTATIONS DU P.A.D.D.

- Déployer à travers la commune un réseau cyclable et pédestre à l'échelle de l'agglomération caennaise. Il devra être confortable et sécurisé pour favoriser les déplacements sans voiture.

L'urbanisation à venir intégrera la création de plusieurs voies sur le réseau structurant de voies cyclables et de voies vertes destinées à la desserte au sud de l'agglomération caennaise. Elles s'inscriront dans le maillage qui relie d'une part le centre de Caen et les villages de la plaine sud, d'autre part, la vallée de l'Orne aux quartiers urbains ou espaces récréatifs du plateau.

A ce réseau structurant s'ajoutera, dans le dessin de chaque quartier, un réseau de proximité (qui pourra être plus souvent mixte)

LA FINALITÉ

- Réaliser **conjointement** à l'urbanisation, des voies cyclables, des voies cyclo-pédestres ou des chemins pédestres pour constituer un réseau à l'échelle de la commune et au delà, à l'échelle de l'aire urbaine caennaise, grâce :
 - à leur juste tracé pour un réseau local dense et direct («au plus court»),
 - à leur juste dimensionnement au regard de leur place dans le réseau global,
 - à leur juste aménagement au regard du type de trafic qu'elles sont destinées à accueillir ;

LES ORIENTATIONS

- Chaque opération d'aménagement réalisera sur son périmètre les sections de voies cyclables, cyclo-pédestres ou pédestres, qui s'inséreront dans le grand réseau qui desservira à terme la commune et au delà, l'aire urbaine caennaise, en compatibilité avec le schéma ci-après.
- A l'échelle des quartiers le maillage sera prévu de façon à ce que chaque îlot de logements (ou d'hébergements) dispose d'un accès direct au réseau ;
- Leurs aménagements et profils seront adaptés à la nature de la voie et sa place au sein du réseau à venir : type de revêtement, qualité et largeur de la bande roulante pour les pistes cyclables, matériaux pouvant être perméables pour les chemins pédestres et voies mixtes au sein du réseau de proximité, présence de bordure ou de plantations, ... ;
- Un soin particulier sera apporté à la signalétique, aux traitements de sols et à la sécurisation des franchissements.

Mobilité durable :

OAP pour la mutualisation du stationnement

LE CONTEXTE

L'évolution des modes de déplacements est un impératif pour le développement durable des territoires et la réduction des gaz à effet de serre. Cette évolution est en cours que ce soit du fait des changements de pratiques des ménages (développement des parcs de voitures électriques, nouveaux petits véhicules motorisés à côté des vélos électriques, etc.) que de l'évolution de l'aménagement au sein de l'agglomération caennaise (desserte de Fleury-sur-Orne par le tramway, création de pistes cyclables, etc.).

Pour autant, à ce stade, il est difficile de présumer de la vitesse ces évolutions, d'anticiper si elles conduiront bien à la réduction du nombre de voiture par ménage (et non seulement au changement des pratiques), ou d'extrapoler les modalités et le coût pour l'usager de la mise en place de nouveaux outils numériques d'optimisation de l'espace disponible ...

Dans ce contexte, sur la base d'un besoin de stationnement correspondant aux normes actuelles, le projet retient des dispositions pour réduire à court terme, mais aussi dans un second temps, l'espace dédié au stationnement.

RAPPELS DES ORIENTATIONS DU P.A.D.D.

- Réduire l'espace affecté au stationnement au fur et à mesure de l'équipement du territoire pour les modes doux de déplacement (prolongement de la ligne de tramway jusqu'au centre-ville ; création d'un réseau cyclable etc.)
- Pour limiter l'étalement urbain, les nouvelles urbanisations favoriseront dès que possible la mutualisation des espaces de services (dont de stationnement).

LA FINALITÉ

- Réduire à court terme l'espace réservé au stationnement par la mutualisation des offres de stationnement entre destinations ayant des temps d'occupation différents ;
- Inciter à la réduction de la part des aires de stationnement non-mutualisables ou non mutables ;
- Réduire à moyen terme l'espace réservé au stationnement en disposant des espaces de stationnement qui pourront muter (pour être construits ou aménagés pour de nouvelles fonctions), dès que les conditions d'une mobilité douce seront remplies pour répondre aux besoins des ménages (prolongement de la ligne de tramway, amélioration de la desserte par les transports en commun, mise en place d'un réseau cyclable, etc.).

LES ORIENTATIONS POUR LE DIMENSIONNEMENT, LA LOCALISATION ET LE PAYSAGEMENT DES AIRES DE STATIONNEMENT

- Lors de la première phase d'aménagement du territoire (durant le PLH 2019/2024), il sera réservé au moins une place de stationnement privative par logement, les autres places de stationnement pourront être réalisées sur des aires collectives.
- Ce quota pourra être revu en seconde phase d'aménagement du secteur, en particulier si des outils numériques de gestion du stationnement permettent le foisonnement.
- Si des places de stationnement sont réalisées sous construction, elle ne pourront être fermées pour être prises en compte dans le quota (ce qui exclut la prise en compte des garages (mais pas des carports ou auvents) pour les maisons individuelles, ou les box pour les aires de stationnement des immeubles ;

- La mutualisation entre les différentes destinations sera mise en œuvre grâce à des aires de stationnement accessibles sans entrave depuis la voie publique, communes à plusieurs opérations de constructions qui occupent les aires de stationnement à des moments différents (ex : bureaux-logements, hôtel-activités de services, etc.). Pour cela, les espaces dédiés au stationnement seront judicieusement disposés à l'interface des différentes opérations ou unités foncières, et, à proximité des logements qui en dépendent.
- Les aires de stationnement seront largement plantées (à raison d'un arbre pour 6 places) et bordées de talus plantés de plantes couvre-sol /et ou haies basses taillées pour limiter leur impact paysager depuis les espaces collectifs.

Nota : le projet d'aménagement pourra envisager la mise en œuvre d'aires de stationnement temporaires qui pourront être réaffectées à d'autres destinations, ou à la construction si la ligne de tramway est étendue au sud du site, justifiant la réduction des besoins de stationnement.

Programmation des parcs de logements :

Typologies, rythme de construction et répartition sur le territoire en compatibilité avec le PLH de Caen la mer

LE CONTEXTE

Fleury-sur-Orne, accueille l'un des plus importants potentiels fonciers pour la création de nouveaux quartiers d'habitat au sein de l'espace urbain délimité par le boulevard périphérique de l'agglomération caennaise. Ce potentiel justifie l'arrivée sur le territoire communal d'équipements et services structurants et de grandes infrastructures, comme la ligne 3 du tramway, ou le réseau de chaleur qui va être déployé à partir de la chaufferie bois de la Grâce de Dieu.

RAPPELS DES ORIENTATIONS DU PADD

- Créer environ 200 logements ou hébergements par an (en moyenne) dont la moitié sur la ZAC des Hauts de l'Orne.
- Diversifier la production et aménager des cadres de vie de qualité.

LA FINALITÉ DE L'ORIENTATION

- Assurer la création des parcs de logements suivant le rythme et la programmation retenus par le PLH, sans interruption, ni déséquilibre territorial.

LES ORIENTATIONS POUR UNE PROGRAMMATION ÉQUILIBRÉE

En compatibilité avec les orientations du PLH 2019/2024, la carte ci-après retient :

- une production échelonnée dans le temps, c'est-à-dire répartie sur la durée de 3 PLH (3 x 6ans = 18ans),
- une répartition des parcs de logements et d'hébergement sur le territoire communal,
- une production diversifiée ;

En compatibilité avec les orientations du PLH 2019/2024, la production de logements sur un même secteur de Plu sera diversifiée de la façon suivante :

- les logements abordables ne pourront représenter ni moins de 30% de la production et ni plus de 60%. Il sera ainsi créé :
 - au moins 20% de logements en location sociale ;
 - au moins 10% de logements en accession abordable ;

De plus, la production sera équilibrée par tailles de logements sur la durée d'un PLH (6ans) de la façon suivante :

- à l'échelle d'un secteur de Plu, le parc de logements ne pourra pas comprendre :
 - plus de 40% de logements de moins de 3 pièces (c'est à dire de 1 pièce unique ou de 1 pièce + 1 chambre) ;
 - et moins de 15 % de logements de 4 pièces et plus (c'est à dire 3 chambres et plus) ;
- à l'échelle d'une tranche d'urbanisation (îlot urbain, permis d'aménager,...) le parc de logements ne pourra comprendre :
 - plus de 50% de petits logements (c'est à dire de moins de deux chambres).

Nota : Des répartitions plus détaillées peuvent être prévues par secteur (voir ci-après), suivant leur situation et urbaine et les enjeux qui leur sont propres.

MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION :

Chaque année, le bilan de la production permettra d'ajuster si besoin la répartition territoriale entre les différents secteurs de la commune, sachant que la ZAC des HAUTS DE L'ORNE, créée en 2011 et qui prévoit dès à présent la création de 1800 logements a vocation à assurer la moitié de la production annuelle.

PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE DE L'HABITAT PAR SECTEUR

00 PLH 2019 / 2024

00 PLH 2025 / 2030

00 PLH 2031 / 2036

LES HAUTS DE L'ORNE

600

600

600

CENTRE-VILLE
> secteur NO

90

80

160

CENTRE-VILLE
> secteur NE

CENTRE-VILLE
> secteur SO

70

100

CENTRE-VILLE > secteur SE

360

300

240

LES TERRASSES DE FLEURY

150

100

agence
schneider

LE CONTEXTE

Plus de densité urbaine limite la consommation de l'espace, réduit les besoins de déplacements, produit plus d'animation urbaine et offre, à de plus nombreux ménages, un accès de proximité aux équipements et services dans les quartiers d'habitat.

Elle doit cependant s'accompagner d'une attention particulière au dessin des immeubles, des logements et des espaces publics ou semi-publics (pour ne pas reconduire les erreurs faites dans les quartiers de logements collectifs des années 60) afin que l'intimité recherchée par chacun et la convivialité du voisinage soient possible.

RAPPELS DES ORIENTATIONS DU P.A.D.D.

- Diversifier la production de logements et aménager des cadres de vie de qualité

LA FINALITÉ DE L'ORIENTATION

Créer des quartiers durables où les aménagements et constructions :

- mettent en œuvre un équilibre entre densité des quartiers et habitabilité des logements,
- mettent en place les infrastructures de déplacement, de réseaux ou de communication adaptée à la densité de logements et d'espaces urbains de qualité, grâce au projet paysager et à l'intérêt écologique des aménagements.

LES ORIENTATIONS

A- POUR DES QUARTIERS D'HABITAT DURABLES

UNE DENSITÉ D'URBANISATION MAÎTRISÉE

En compatibilité avec les orientations du S.Co.T. traduites par le P.L.H. :

**la densité nette résidentielle moyenne des quartiers d'habitat
ne pourra être inférieure à 35 logements par hectare et par secteur.**

MISE À DISPOSITION D'UN ESPACE PRIVATIF EXTÉRIEUR ATTENANT À CHAQUE LOGEMENT

Les logements* disposeront d'un espace privatif extérieur attenant au logement (jardin, terrasse, loggia, balcon etc.).

- Pour être pris en compte, il aura au moins 1,5 m de profondeur disponible.
- Pour la qualité de vie des habitants, ces espaces privés extérieurs au logement, seront étudiés de façon à y limiter les vis-à-vis et les vues plongeantes.

DES LOGEMENTS ENSOLEILLÉS

1- Orientation à intégrer lors de l'autorisation d'une opération d'aménagement (c'est à dire au permis d'aménager) :

- > Une étude d'ensoleillement (héliodon) précisera l'implantation des constructions sur le site afin de garantir l'ensoleillement des logements (en particulier en période hivernale) en étudiant précisément leur orientation et en limitant les ombres portées entre immeubles. Ses conclusions seront traduites dans les zones d'implantation des constructions (précisées dans les fiches de lots ou sur le plan de composition) et dans les choix volumétriques.

2- Orientation à intégrer lors de l'autorisation de constructions (c'est à dire au permis de construire) :

- > Les logements* ne pourront présenter des pièces de vie uniquement exposées au nord.

* Cette orientation
ne vise pas les
hébergements

* Cette orientation
ne vise pas les
hébergements

DES LOGEMENTS ET HÉBERGEMENTS SOBRES EN ENERGIE

Au-delà de la réglementation thermique applicable, les études préciseront sur les plans d'aménagement, les implantations et gabarits des immeubles et plantations pour garantir toute l'année et à long terme (lors d'extensions de l'urbanisation ou des constructions) le maintien des apports solaires.

Les choix techniques privilégieront l'atteinte des performances énergétiques en limitant les équipements techniques (pour limiter les coûts de fonctionnement et d'entretien).

B- POUR L'AMÉNAGEMENT DURABLE DE L'ENSEMBLE DES QUARTIERS

POUR LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

- Dès que possible l'imperméabilisation des sols sera évitée ; l'infiltration sur site sera privilégiée ;
- Toute gestion douce des eaux pluviales participera à la mise en valeur paysagère des quartiers : les noues auront une largeur suffisante et des pentes douces pour permettre leur entretien mécanique ; afin d'assurer la pérennité de leur entretien, une même infrastructure ne pourra être divisée entre plusieurs propriétaires.

Nota : la gestion de l'eau pourra être assurée à l'échelle d'une opération, ou, comme dans la ZAC des Hauts de l'Orne à l'échelle d'un quartier.

Illustration des principes
par image de référence
*Documents Ministère de
la Transition écologique*



POUR LA BIODIVERSITÉ ORDINAIRE

- La mise en continuité des jardins et espaces verts, par des clôtures écologiquement perméables sera privilégiée ;
- Les essences végétales locales seront privilégiées ; les haies de résineux (type Thuya), ou d'essences invasives et/ou à pousse rapide (type laurier palme, bambous, etc.) sont proscrites ;
- Les essences allergènes seront évitées.

POUR L'ENTRETIEN DES ESPACES VERTS

- Les aménagements devront permettre l'entretien mécanique (largeur minimale, etc.) ;
- Des essences rustiques à faible entretien seront privilégiées ;
- La récupération des eaux sera organisée pour l'arrosage des jardins familiaux, et promue dans les quartiers de logements individuels ou intermédiaires.

POUR LA GESTION DES DÉCHETS

- Des espaces pour le compostage seront prévus (judicieusement localisés pour éviter les nuisances de voisinage) ;
- Les containers seront enterrés (dans le respect du règlement de collecte de Caen la mer).

POUR LA MAÎTRISE DE LA POLLUTION LUMINEUSE

- L'éclairage sera étudié pour prendre en compte la présence de chauves-souris dans les carrières. En conséquence, l'éclairage des espaces collectifs sera réduit autant que possible pour être adapté aux heures et lieux de fréquentation.
- Les aménagements prendront en compte la réglementation visant à la réduction de la pollution lumineuse ;

DÉFINITION DE LA DOMANIALITÉ et des conditions d'entretien des espaces extérieurs

- Pour faciliter l'appropriation des espaces extérieurs (espaces verts, aires de stationnement, voies cyclables ou cyclo-pédestres), pacifier leur fréquentation et assurer leur entretien à long terme, leur domanialité (gestion et entretien publics, collectifs ou privés) et l'aménagement des espaces ouverts au public (type de clôtures, type de plantations, cheminements, etc.) seront précisés .

3. OAP de secteurs

partie 3 / O.A.P. de secteur

Légendes des schémas d'O.A.P. de secteur

SCHÉMA D'O.A.P - PROGRAMMATION

Organisation des extensions urbaines

-  réseau de voirie existant
-  accès de la rue à créer (**position indicative**)
-  rue à créer (**liaison impérative, tracé indicatif**)
-  alignement urbain à **respecter**
-  **à réserver** : emprise publique minimale à conserver pour le passage du tramway
-  emprises foncières soumises aux OAP > **dominante habitat**
-  emprises foncières soumises aux OAP > **mixte**
-  emprises foncières soumises aux OAP > **dominante économique**
-  espace public de quartier à **aménager**
-  équipements publics existants
-  terrains destinés à de l'aménagement ou de l'équipement public ou d'intérêt collectif (sports, stationnement, cimetière...)
-  terrain destiné à l'aménagement d'une aire de covoiturage
-  trame d'espace vert **existant ou à créer dans le cadre des opérations d'aménagement** d'intérêt écologique et/ou paysager
-  jardins familiaux **existants et à créer (position indicative)**
-  point de vue sur l'église à **préserver et valoriser**
-  bâtiment "repère" à **implanter**

SCHÉMA D'O.A.P - MOBILITÉS DURABLES

Évolution des réseaux et dessertes

-  réseau de voirie existant
-  accès de la rue à créer (**position indicative**)
-  rue à créer (**liaison impérative, tracé indicatif**)
-  alignement urbain à **respecter**
-  **à réserver** : emprise publique minimale à conserver pour le passage du tramway
-  terrain destiné à de l'aménagement ou de l'équipement public ou d'intérêt collectif lié aux transports : stationnement, centre de maintenance du tramway etc.
-  terrain destiné à l'aménagement d'une aire de covoiturage
-  circulation pédestre existante
-  circulation pédestre à créer (**tracé indicatif, liaisons impératives**)
-  piste cyclable existante
-  piste cyclable à créer (tracé indicatif, liaisons impératives)
-  emprises foncières soumises aux OAP
-  espace vert d'intérêt écologique et/ou paysager
-  terrains destinés à de l'aménagement
-  jardins familiaux
-  ensemble planté d'arbres
-  alignement d'arbres
-  point de vue sur l'église à **préserver et valoriser**

SCHÉMA D'O.A.P - STRATÉGIE VÉGÉTALE

Évolution des espaces d'intérêt paysager, écologique et récréatif

-  réseau de voirie existant
-  accès de la rue à créer (**position indicative**)
-  rue à créer (**liaison impérative, tracé indicatif**)
-  alignement urbain à **respecter**

-  emprises foncières soumises aux OAP
-  trame d'espace vert collectif **existant ou à créer dans le cadre des opérations d'aménagement** d'intérêt écologique et/ou paysager majeur
-  trame d'espace vert **existant ou à créer dans le cadre de l'opération d'aménagement** d'intérêt écologique et/ou paysager secondaire
-  terrains destinés à de l'équipement collectif (sports, stationnement, cimetière, ...)

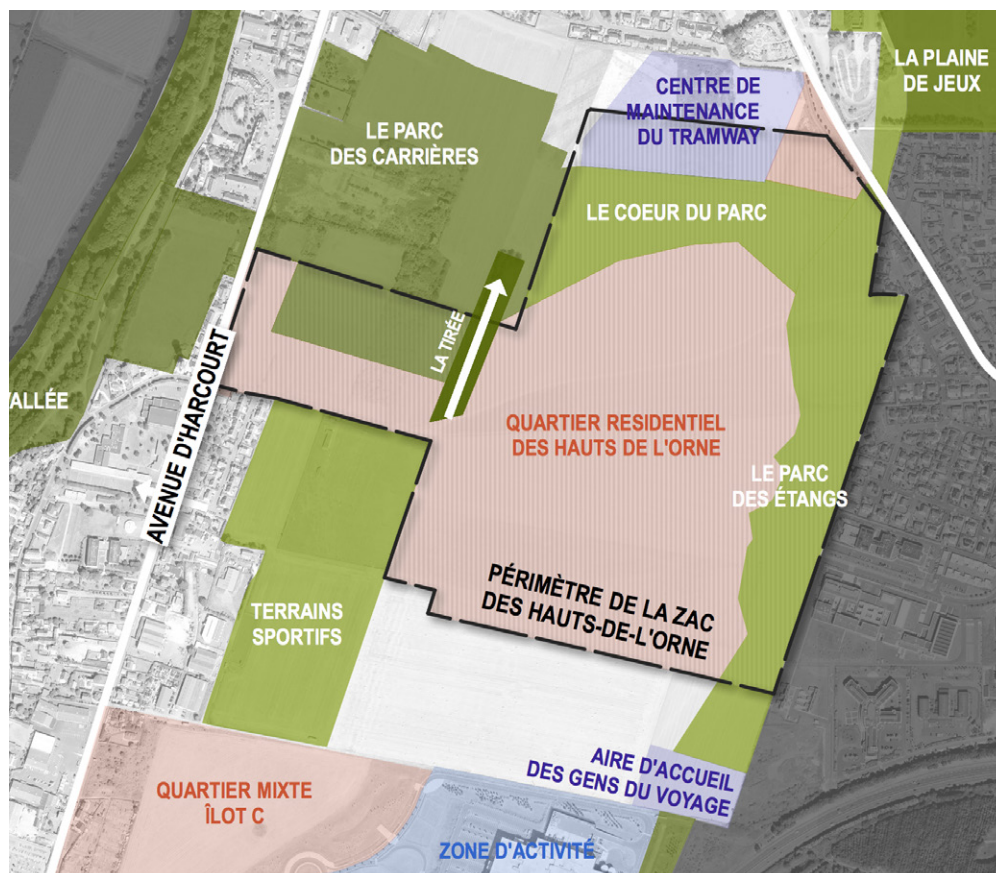
-  jardins familiaux **existants et à créer (position indicative)**
-  ensemble planté d'arbres ou parc existant à **préserver**
-  ensemble d'arbres à **planter**
-  alignement d'arbres existants à **préserver**
-  alignement d'arbres à **planter**
-  haie à **planter**
-  **plantation du mail :** double alignement d'arbres
-  point de vue sur l'église à **préserver et valoriser**

Les Hauts de l'Orne

ZAC d'habitat d'intérêt communautaire

CARTE DE SITUATION

périmètre de la ZAC ;
secteurs constructibles
et secteurs aménageables



CONTEXTE ET ENJEUX

Sur le vaste secteur d'environ 80 hectares (situé entre les quartiers nord-ouest, nord et nord-est de Fleury sur Orne, et ceux d'Ifs Plaine), qui a été déclaré d'intérêt communautaire en 2004, Caen la mer a engagé deux projets concomitants :

- la création de nouveaux quartiers urbains à dominante d'habitat sur environ 48 ha. Une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) a ainsi été créée le 26 octobre 2011 sur cette partie. Elle a été concédée à la SEM Normandie Aménagement et a fait l'objet d'un dossier de réalisation en 2013. Son urbanisation est engagée à partir du sud-ouest et du nord-est.
- l'aménagement pour le paysage, la biodiversité et les loisirs de la partie restante. Elle comprendra un parc (sur les anciennes carrières) et la restructuration et l'extension du pôle sportif de la commune.

LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DES HAUTS DE L'ORNE

- Rééquilibrer l'agglomération caennaise vers le Sud, en répondant aux besoins de logements,
- Produire un tissu urbain qui connecte les quartiers périphériques du sud de l'agglomération caennaise entre eux, et le plateau à la vallée.

Pour cela, aménager l'espace stratégique qu'occupe la ZAC des Hauts de l'Orne par un réseau de liaisons inter-périphéries. Ces liaisons relieront les différents quartiers périphériques sud : entre eux, avec le centre urbain de l'agglomération, mais aussi avec les espaces ruraux (naturels et agricoles) environnants, et le rendre perméable aux différents modes de déplacement.

Il comprendra une trame reliant les espaces naturels entre eux.

Il favorisera la mutualisation des équipements entre les communes.

VOIR SCHÉMA
DES TRANCHES
D'URBANISATION
PRÉVISIONNELLES
CI-APRÈS

RAPPEL DE LA PROGRAMMATION

Le dossier de réalisation prévoit une enveloppe globale d'environ 156 000 m² de surface de plancher, dont la décomposition est la suivante :

- 140 000 m² de surface de plancher correspondant à environ 1800 logements ;
- 3 500 m² de surface de plancher pour des locaux d'activités, de commerces et de services,
- 12 500 m² de surface de plancher pour des équipements collectifs.

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT

Il s'organise à partir :

- **d'une trame**, dont l'orientation trouve son origine dans le tracé de la Tirée, chemin qui relie le plateau à son sous-sol. Elle est modulée pour prendre en compte le tracé des deux anciens chemins qui traversaient le plateau reliant la voie des bords de l'Orne, à la Route de Falaise.
- **d'une large enveloppe paysagère** tout autour des nouveaux quartiers, qui intègre les espaces non constructibles des anciennes carrières à l'ouest, et forme une coulée verte à l'interface avec les quartiers d'Ifs-Plaine à l'est.

Formée de « parcs » aux espaces diversement aménagés et paysagés (boisements, prairies, étangs, etc.), elle dotera chacun des quartiers voisins d'un cadre de vie de grande qualité grâce à un ensemble d'aménités écologiques, paysagères et récréatives.

PLAN MASSE
décembre 2018
pour information



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

VOIR LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS

Les O.A.P. qui suivent précisent les principes d'aménagement qui devront être mis en œuvre pour atteindre les objectifs qui ont présidé à la création de la ZAC.

Elles complètent les OAP communes générales présentées en introduction du document. S'y adjoignent 3 schémas d'orientations.

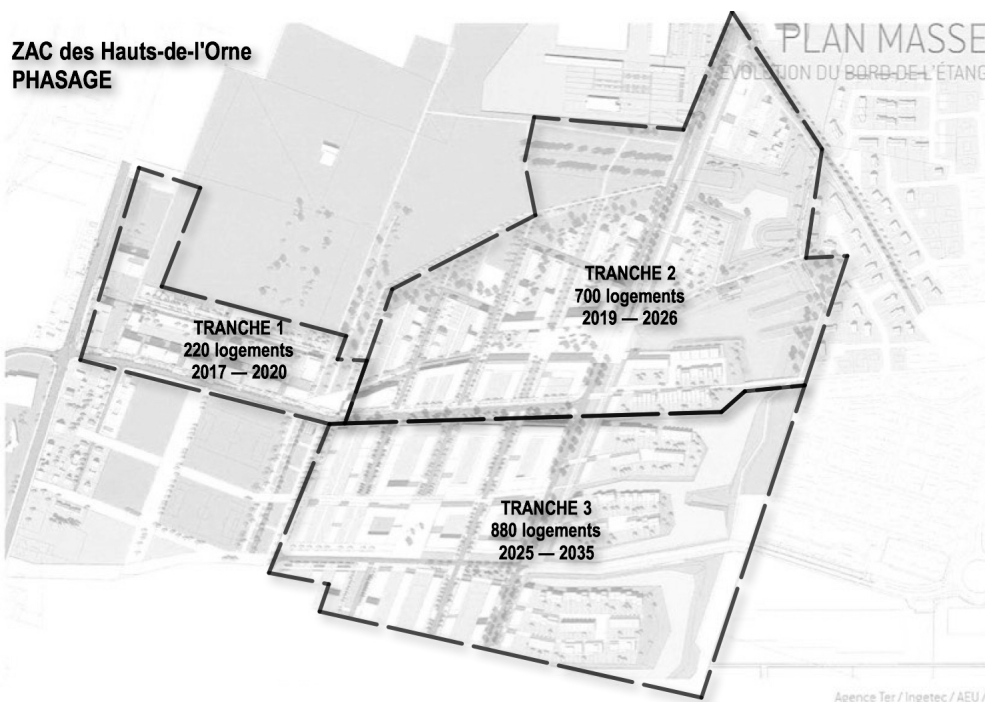
Ces orientations visent à assurer la cohérence de l'urbanisation à l'échelle du territoire communal, et à insérer harmonieusement ce vaste ensemble urbain à venir au sein du plateau sud.

LA PROGRAMMATION ET LE PHASAGE PRÉVISIONNEL

La ZAC prévoit à la création d'environ 1800 logements de plusieurs types (collectifs, intermédiaires ou individuels), et statuts (location ou accession, sociale ou non). Sont ainsi programmés, au moins 25% de logements locatifs sociaux, et 10% d'accession abordable.

SCHÉMA DES TRANCHES D'URBANISATION PRÉVISIONNELLES

L'urbanisation s'organisera en 3 tranches, dont la 1ère devrait se terminer en 2020 et dont la seconde est dès à présent amorcée au nord-est.



LES ESPACES PUBLICS

VOIR LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS

• LE PARC

Le parti d'aménagement de la ZAC se fonde sur la réalisation d'un parc qui assurera l'interface avec les quartiers existants et un lien avec la vallée de l'Orne. Il sera composé de trois entités :

- « **Le parc des carrières** » : c'est la partie nord-ouest du parc qui formera une mosaïque d'espaces d'intérêt agricole, naturel ou récréatif. Il compte un important patrimoine souterrain (les anciennes carrières) dont la valorisation reste à préciser (leur potentiel de constructibilité est, à ce jour, très limité vu l'investissement qui serait nécessaire au renforcement du sous-sol).
- « **Le parc des étangs** » recevra les étangs (bassins en eau) qui assureront la gestion écologique des eaux de pluie du nouveau quartier. Ils seront aménagés au sein d'espaces paysagers et récréatifs à l'interface entre les quartiers résidentiels d'Ifs Plaine et les nouveaux quartiers des Hauts de l'Orne. Il comprendra une voie cyclo-pédestre nord-sud, accessible depuis les différents quartiers riverains, qui reliera la forêt d'Ifs aux parcs de jeux de la Grâce de Dieu.
- « **Le cœur du parc** » : cet ensemble fera le lien entre le parc des étangs et le parc des carrières, mais aussi entre les différents quartiers de Fleury-sur-Orne avec ceux de Caen ou d'Ifs, grâce au maillage des voies cyclo-pédestres qui le traversera. Il pourra recevoir des espaces dédiés aux loisirs de plein air, tels que des jeux pour enfants, une pelouse événementielle et récréative, des aménagements à caractère sportif en accès libre, etc.

• LES AVENUES

Un maillage dense de rues irriguera le quartier. Il sera structuré autour des axes principaux suivants :

- **une avenue nord-sud**, « l'avenue des étangs » assurera l'un des tronçons de la nouvelle avenue qui traversera le plateau reliant l'avenue de la Suisse Normande à l'avenue du 19 mars 1962. Dès 2020, elle accueillera le prolongement de la ligne 3 du Tramway, jusqu'au cœur du quartier, formé par sa place principale.
- une avenue est-ouest qui reliera la précédente à l'avenue d'Harcourt.

SCHÉMA D'O.A.P. - MOBILITÉS DURABLES

Évolution des réseaux et dessertes

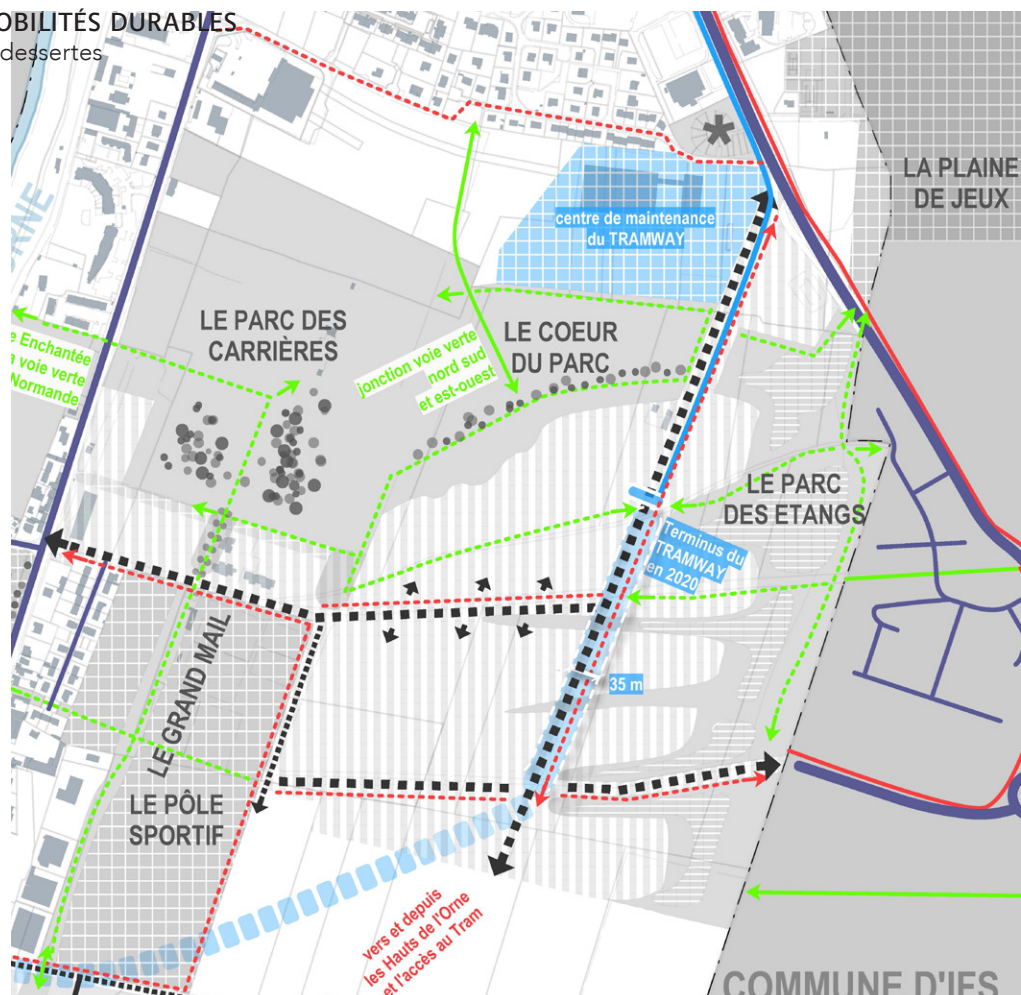
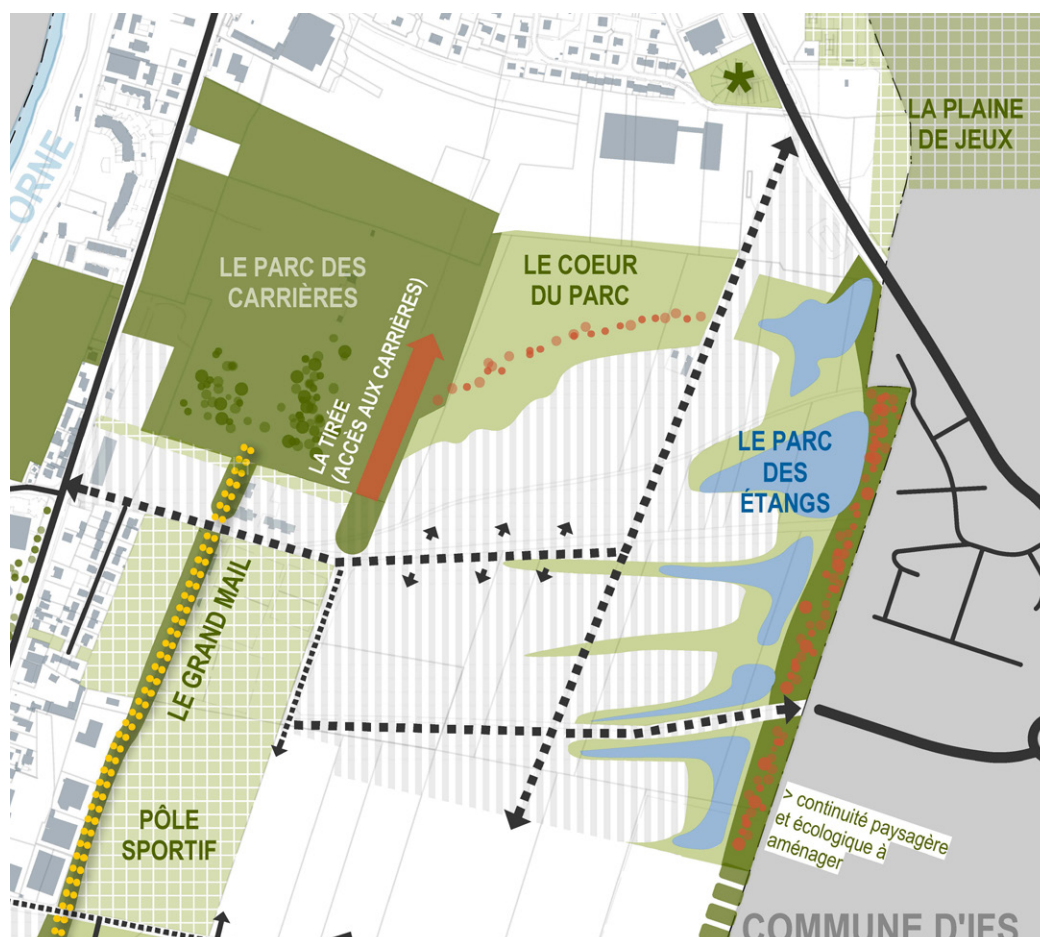


SCHÉMA D'O.A.P. - STRATÉGIE VÉGÉTALE

Évolution des espaces d'intérêt paysager, écologique et récréatif



SITUATION ET CONTEXTE

En complément de l'urbanisation des Hauts de l'Orne, la rénovation/extension du centre-bourg a fait l'objet de plusieurs études de fonctionnement et de projets urbains dont il est ressorti l'intérêt de la ré-urbanisation d'une partie du foncier, et l'importance de la création de liaisons et de « transparences » est-ouest afin d'étendre le centre-bourg vers le plateau et de l'ouvrir sur la future avenue d'Harcourt.

Ce site est le premier des quatre secteurs à urbaniser ou ré-urbaniser pour créer un nouveau centre-ville à long terme, équipé et proportionné à la taille de la ville de Fleury-sur-Orne, après l'urbanisation du plateau jusqu'au boulevard périphérique.

Les orientations d'aménagement retenues lors de la modification N°3 du Plu avant révision sont reprises ci-après, dès lors qu'elles étaient compatibles avec le P.A.D.D. du Plu révisé et le P.L.H.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PHASAGE :

Les opérations d'aménagement ou de construction à venir respecteront les O.A.P. générales énoncées en introduction du présent document (qu'elles concernent la mobilité durable ou la programmation des parcs de logements). Elles devront aussi être compatibles avec les dispositions du P.L.H. en cours d'application.

FORMES ET PAYSAGES URBAINS :

La ré-urbanisation des parcelles situées entre la place Jean Jaurès et la route d'Harcourt sera organisée dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble qui s'appuiera sur le foncier maîtrisé par la collectivité.

Elle organisera l'implantation de nouveaux commerces, services et logements collectifs au centre de la commune.

Les nouveaux bâtiments permettront la constitution d'un nouveau front bâti le long de la route d'Harcourt en cohérence avec celles en cours de construction ou à venir de l'autre côté de la voie.

La coupe de principe présentée ci-après, illustre le principe de l'aménagement urbain qui sera réalisé.

Les nouvelles constructions en façade sur la place Jean Jaurès pourront compter 3 niveaux droits (1 rez-de-chaussée + 2 étages). Elles présenteront des volumes et des façades harmonieuses avec le paysage urbain qui caractérise cette partie historique du Vieux Fleury, (toitures anciennes, façades en pierre de Caen etc.) assurant ainsi la cohérence architecturale de la transition entre le centre ancien et les futurs quartiers à l'est de la route d'Harcourt.

Côté route d'Harcourt, et en bordure du site, les immeubles à venir pourront présenter jusqu'à 5 niveaux, soit :

- 1 rez-de-chaussée + 3 étages + 1 niveau sous combles ou en attique ;
- 1 rez-de-chaussée + 2 étages + 2 niveaux sous combles ou en attique ;

DESSERTE :

Une nouvelle rue est/ouest sera ouverte. Elle permettra l'extension de la zone commerciale jusqu'à la route d'Harcourt, donnant à celle-ci plus de visibilité et d'accessibilité.

Les axes cyclo-pédestres est/ouest seront préservés au nord et au sud du secteur pour faciliter les échanges entre les quartiers existants et ceux à venir à l'est.

SCHÉMA D'O.A.P. - PROGRAMMATION

Organisation des
extensions urbaines



SCHÉMA D'O.A.P. - MOBILITÉS DURABLES

Évolution des réseaux et
dessertes

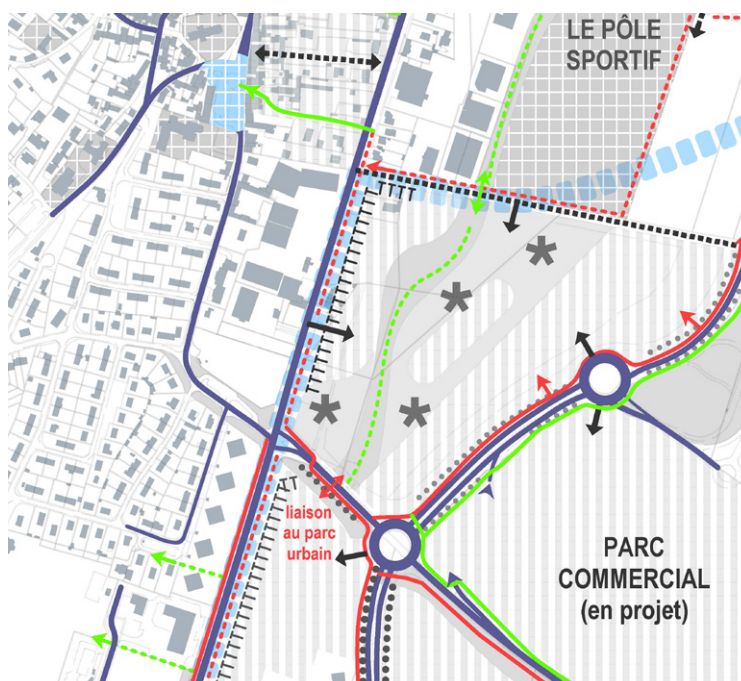


SCHÉMA D'O.A.P. - STRATÉGIE VÉGÉTALE

Évolution des espaces
d'intérêt paysager,
écologique et récréatif



« L'îlot C »

un nouveau quartier mixte à l'est du centre-ville

PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE
au dessus de l'îlot C
(extrait Google Earth)



CONTEXTE ET ENJEUX

Le secteur 1AUd dit « îlot C » s'inscrit dans un site stratégique pour le développement urbain de Fleury-sur-Orne. Son emprise constituera une partie du futur centre-ville et devra assurer une transition harmonieuse avec les quartiers environnants existants, ou à venir :

- avec le pôle sportif et les quartiers à l'interface nord avec les Hauts de l'Orne,
- avec le parc commercial (dont la seconde phase d'aménagement est programmée à l'est),
- avec le parc d'activités en cours d'urbanisation au sud.

LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET D'AMÉNAGEMENT À VENIR

D'une superficie de près de 12 ha, ce secteur participera, par son urbanisation, à l'émergence d'un centre-ville plus large, mieux équipé et plus animé, mais aussi, grâce à sa programmation, ses espaces collectifs et ses formes urbaines, à la création de quartiers d'habitat denses à haute qualité de cadre de vie.

- Il couvre l'un des quatre secteurs situés de part et d'autre du carrefour entre la route d'Harcourt (axe nord-sud) et un axe est/ouest qui reliera à terme le centre de Fleury-sur-Orne, avec celui d'Ils-Plaine ;
- Il contribuera à la structuration du paysage urbain autour de la future avenue d'Harcourt et intégrera une partie de la trame d'espaces verts récréatifs que la commune souhaite inscrire sur son territoire, en contrepoint de l'urbanisation projetée.
- Il comprendra différents types de logements permettant de répondre à la variété des besoins des ménages (en fonction de leur âge, de leur taille, ou de leur capacité économique) afin de préserver la mixité sociale et générationnelle qui participe à l'identité de Fleury-sur-Orne.
- Il proposera une urbanisation « verticale », par la création d'immeubles dont les hauteurs pourront varier de R+3+ Attique le long de la route d'Harcourt à R+8 pour un bâtiment dit « signal », au sud. Ceci afin de répondre à deux objectifs :
 - accueillir de grandes infrastructures de réseaux et de déplacement au service d'une urbanisation durable : le prolongement (dès 2019) du réseau de chaleur permettra de raccorder ce nouveau quartier à la chaufferie-bois du quartier de la Grâce de Dieu ; la desserte en 2020 du quartier des Hauts de l'Orne par la ligne 3 du tramway permettra d'envisager le prolongement de la ligne jusqu'au quartier et au-delà ;
 - offrir un cadre de vie de qualité à ses futurs habitants ou employés, grâce à l'aménagement de vastes espaces verts au centre de l'îlot, à l'interface entre ses différents programmes, qui intégreront le grand mail vert qui traversera la commune, du parc urbain jusqu'à l'entrée de ville sud, des aires de jeux et de déambulation et des jardins familiaux (réorganisés en petits îlots).

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

VOIR LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS

Un urbanisme durable pour un nouveau quartier urbain à haute qualité du cadre de vie.

1. UN NOUVEAU QUARTIER URBAIN MIXTE

MIXITÉ FONCTIONNELLE : ce site a vocation à recevoir entre 75 000 m² et 80 000 m² de surface de plancher, dont 30% au moins seront réservés à des activités économiques (principalement des services) ou à des équipements d'intérêt collectif, dans les conditions suivantes :

- les immeubles de logements (ou d'hébergement) créés le long de la Route d'Harcourt et à l'angle du chemin du Stade accueilleront, en rez-de-chaussée, des commerces, des services ou des équipements d'intérêt collectif qui contribueront au confortement du pôle de commerces et de services de proximité du centre-bourg ;
- De nouveaux espaces destinés à l'accueil d'activités de services (sans commerce de détail) seront aménagés à l'interface avec la zone commerciale (îlots A et B de la ZAC d'activités). Ils offriront des opportunités d'implantation à des entreprises ou des établissements participant à la dynamique du Plateau Sud ;
- l'implantation d'un hôtel sera possible, s'il comprend ou s'il lui est adjoint, un restaurant ;

PROGRAMMATION ET DIVERSITÉ DES PARCS DE LOGEMENTS : environ 900 logements ou unités d'hébergement sont projetés. Leur programmation se déploiera durant environ trois Programmes Locaux de l'Habitat (soit 3 x 6 ans, à compter de 2019).

Pour la première phase de mise en œuvre de cette programmation, comme prévu par le PLH 2019/2024, le rythme annuel moyen de production ne pourra excéder 60 logements en moyenne annuelle sur 6 ans.

La programmation de logements et d'hébergements sera diversifiée :

- elle devra être compatible avec les orientations du dernier PLH de Caen la mer ;
- à l'échelle d'une tranche d'urbanisation, les immeubles de logements* comprendront :
 - < un maximum de 40% de T1 et T2 ;
 - < un minimum de 45% de 3 pièces (avec 2 chambres) ;
 - < un minimum de 15% de 4 pièces et plus (avec 3 chambres et plus).

* cette disposition ne concerne pas les structures d'hébergement, type EHPAD, résidence service, résidence étudiante, etc.

PHASAGE DE L'URBANISATION : L'urbanisation de ce secteur s'amorcera par la structuration des fronts bâtis le long des avenues d'Harcourt et de la Suisse Normande, ainsi que par la mise en place de la coulée verte à travers l'îlot.

2. UN NOUVEAU PAYSAGE URBAIN EN TRANSITION HARMONIEUSE AVEC LES QUARTIERS ENVIRONNANTS, EXISTANTS OU À VENIR

VOIR LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS

L'urbanisation de ce secteur contribuera à la structuration du paysage urbain :

- le long de Route d'Harcourt,
- le long de la nouvelle rue qui prendra place sur les chemins du Stade et du Fier à Bras
- et le long de la route de la Suisse Normande.

Elle intégrera une part de la trame d'espaces verts récréatifs projetés sur le plateau, au centre des nouveaux quartiers d'habitat, conjointement à leur urbanisation. Ainsi :

FORMES ET PAYSAGES URBAINS :

LE LONG DE LA FUTURE AVENUE D'HARCOURT :

un front bâti d'immeubles de logements (ou d'hébergement) en R+3+Attique sera créé. Ils formeront un alignement continu ou non. Ils devront accueillir en rez-de-chaussée et en façade sur la future avenue d'Harcourt des commerces, des services ou des équipements d'intérêt collectif ;

Une place pourra être aménagée à l'angle nord-ouest du site, là où le tramway entrera dans 'avenue d'Harcourt.

SUR LA POINTE SUD DU SITE, un bâtiment de plus grande hauteur (jusqu'à R+8) pourra être implanté sous réserve que sa qualité architecturale en fasse un signal urbain fort et identitaire pour la commune.

LE LONG DE L'AVENUE DE LA SUISSE NORMANDE: Les immeubles à venir auront une hauteur correspondant à au moins 3 étages (ou 9m). Leur socle (=rez-de-chaussée) sera exclusivement dédié à des entreprises ou des établissements accueillant des équipements publics ou d'intérêt collectif.

EN BORDURE DE LA NOUVELLE RUE EST/OUEST (EN PLACE DU CHEMIN DU FIER À BRAS) qui reliera l'avenue d'Harcourt au nouvel axe prolongeant l'avenue de la Suisse normande, le projet proposera une composition urbaine et paysagère de qualité sur la nouvelle limite entre l'espace public et l'espace privé, vu le futur rôle urbain de cet axe.

Elle portera en particulier sur le rythme des volumes bâtis, sur la typologie des clôtures (elle sera homogène sur toute la lisière nord de l'îlot), sur la disposition des espaces plantés et sur la mise en exergue du mail vert. Son franchissement sera souligné dans l'espace urbain (mise en scène par les plantations et ou la composition urbaine et l'aménagement de la voirie au droit du franchissement).

DESSERTE :

TRANSPORT EN COMMUN : Le site sera desservi par la ligne à haut niveau de service qui le borde en 2019.

ESPACE À RÉSERVER POUR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY VERS LE SUD :

L'aménagement de la zone prendra en compte le prolongement de la ligne de tramway tel qu'il est présenté dans les OAP thématique. Il conduira au respect de recul minimal des constructions au sud de la Rue du fier à bras (voir le règlement graphique) et en bordure de la route d'Harcourt.

Nota : la réserve d'emprise initialement prévue en bordure de l'avenue de la Suisse Normande est ainsi supprimée.

AMÉNAGEMENT MULTIMODAL DES PRINCIPAUX ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN :

pour faciliter le recours aux modes doux de déplacement en réduisant l'usage de la voiture en ville, les abords des principaux arrêts de transport en commun seront aménagés en jonction avec le réseau cyclable et pédestre ; les espaces attenants seront en particulier équipés pour le stationnement sécurisé des cycles ;

RÉSEAU VIAIRE :

L'aménagement de la zone prendra en compte les principes de desserte retenus sur les schémas d'orientations.

- Il intégrera la reconfiguration de la route d'Harcourt en avenue urbaine et l'aménagement d'un nouvel axe structurant au nord de l'emprise à la place des chemins du Stade et du Fier à Bras ; Leur intersection sera aménagée d'un espace public.
- Il intégrera l'aménagement d'un réseau de voies cyclables et cyclo-pédestres en respectant la hiérarchie indiquée sur le schéma d'orientations et les principes précisés en introduction aux OAP de secteur.

ESPACES VERTS RÉCRÉATIFS ET PAYSAGERS :

L'îlot sera urbanisé en déployant en son centre un «cœur largement planté», élément prépondérant pour la qualité du cadre de vie. Il formera la transition entre les différents types de bâtiments, par des espaces largement végétalisés.

Du fait de la densité verticale retenue, il se composera de vastes espaces verts collectifs qui intégreront :

- un mail, planté de deux alignements d'arbres (entre 8 et 12 m de pas, en fonction de la taille à l'âge adulte de l'essence retenue), d'une largeur moyenne de 15 m (largeur minimale : 12 m) qui se déploiera de nord en sud pour relier le futur parc des Carrières à l'entrée de ville ;
- des espaces verts récréatifs aménagés pour le jeu ou la déambulation, qui seront autant d'espaces de sociabilité pour les diverses générations qui habiteront ou fréquenteront le quartier (aires équipées pour les jeux, parcours de santé-jogging ; halte au soleil ; etc.)
- les nouveaux jardins familiaux aménagés en petits îlots, pour une superficie totale de près d'un hectare ;

Ils occuperont *au moins un tiers de la superficie du secteur à aménager (1AUd)* et pourront comprendre les ouvrages paysagers et plantés nécessaires à une gestion douce des eaux pluviales (qui pourra ainsi être envisagée, non par opération de construction, mais à l'échelle du secteur).

IMAGES DE RÉFÉRENCE

illustration des principes

Jardins familiaux
implantés dans des îlots
de verdure à Caen



ORGANISATION DU STATIONNEMENT / RAPPEL :

S'il faut tendre à éviter que trop d'espace ne soit consacré au stationnement (avec pour conséquence «l'engorgement» des espaces collectifs par les véhicules), et inciter à une mobilité « douce » (grâce à l'évolution programmée de la desserte par les transports en commun et à la création du réseau cyclo-pédestre), les infrastructures doivent correspondre aux besoins minimaux des usagers, à chaque moment.

Un objectif global à l'échelle du secteur de 1,33 place de stationnement par logement ou unité d'hébergement (soit pour 900 logements ou hébergements : 1 200 places de stationnement) est retenu, sous condition que l'aménagement proposé à l'échelle de l'îlot organise la mutualisation du stationnement entre destinations (ou sous-destinations) différentes.

Les aires de stationnement pour la clientèle et le personnel des activités et établissements de la zone pourront ainsi être mutualisées (pour tout ou partie) afin d'optimiser leur occupation tant par les résidents voisins (en dehors des heures ouvrables), que par les personnes fréquentant des services et activités voisines.

SCHÉMA D'O.A.P -

PROGRAMMATION

Organisation des
extensions urbaines



SCHÉMA D'O.A.P

MOBILITÉS DURABLES

Évolution des réseaux
et dessertes

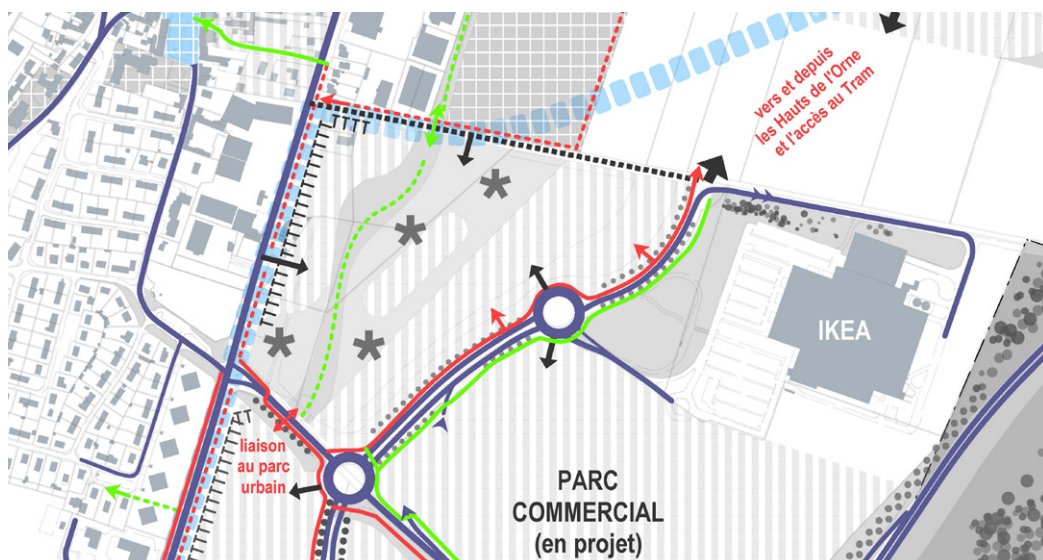
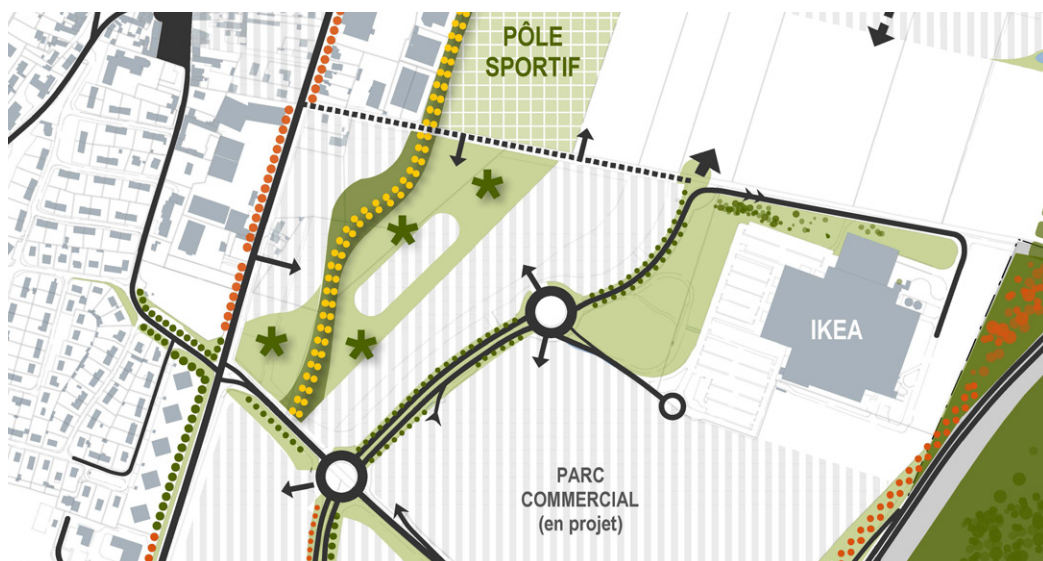


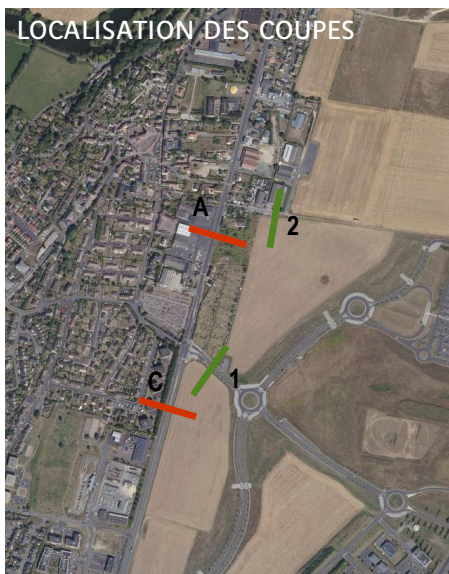
SCHÉMA D'O.A.P

STRATÉGIE VÉGÉTALE

Évolution des
espaces d'intérêt
paysager, écologique
et récréatif



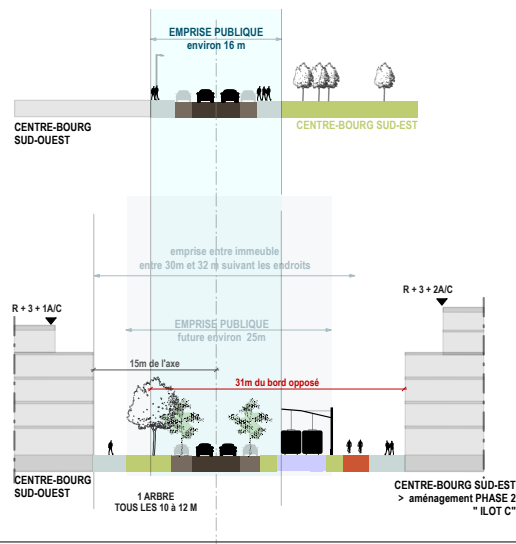
LOCALISATION DES COUPES



A

Profil actuel de la route d'Harcourt sur la partie nord de l'îlot C

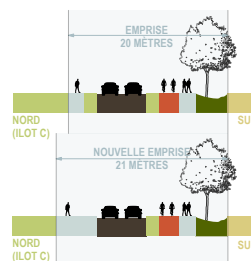
Profil projeté avec passage du tramway



1

Profil actuel de la rue d'Ifs au sud de l'îlot C

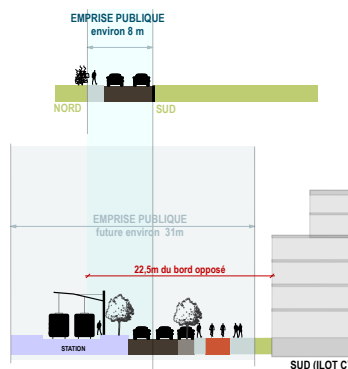
Profil projeté de la rue d'Ifs au sud de l'îlot C



2

Profil actuel de la rue du Fier à Bras sur la partie nord de l'îlot C

Profil projeté de la rue du Fier à Bras au nord de l'îlot C



- CHAUSSEE
- STATIONNEMENT
- TROTTOIR
- VOIE PARTAGÉE
- PISTE CYCLABLE
- TRAMWAY
- ESPACE VERT NON-MINÉRALISÉ
- NOUE
- PLAINE AGRICOLE

Le parc d'activités ZAC d'intérêt communautaire

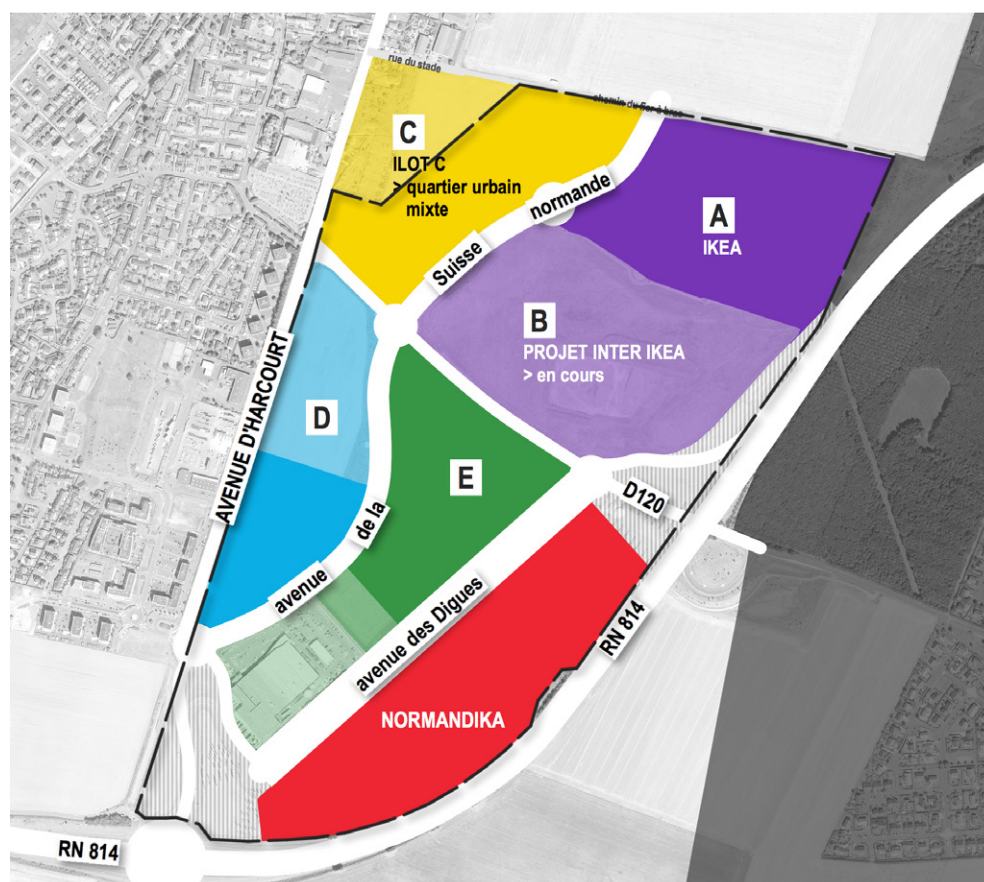
SITUATION, CONTEXTE ET ENJEUX

La ZAC créée au début des années 90 pour l'aménagement d'une vaste zone d'activités au sud de Fleury, a une superficie de près de 80 ha, dont 60 ha sont urbanisables.

Son aménagement a été délégué à la SEM Normandie Aménagement et elle a fait l'objet d'un dossier de réalisation en 1997.

Elle s'insère dans l'espace délimité par le Chemin du Fier à Bras (au nord), le boulevard périphérique (au sud-est), et la Route d'Harcourt (à l'ouest).

**SCHÉMA DE
SITUATION**
constitution de la Z.A.C.
d'activités



LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU PARC D'ACTIVITÉS

Les grandes infrastructures de déplacements destinées à la desserte du site ont été réalisées. L'urbanisation s'organise dont à partir :

- **DE LA ROUTE DES DIGUES** qui s'initie à l'entrée sud de la commune (sans disposer d'accès direct sur le giratoire d'entrée de ville). Elle relie l'entrée de ville sud à l'axe est ouest formé par la Rue Marcel Cachin (ex RD120). Elle dessert le parc d'activités Normandika et pourra desservir l'îlot «E».

Elle propose un cadre paysager très structuré qui donne son identité paysagère à Normandika.

- **DE L'AVENUE DE LA SUISE NORMANDE** qui a vocation à relier l'entrée sud de la ville (et l'échangeur sur le boulevard périphérique) à l'avenue du 19 mars 1962, située au nord-est du territoire communal, en traversant les nouveaux quartiers d'habitat des Hauts de l'Orne.

Le site est traversé d'est en ouest par la Rue Marcel Cachin qui relie le bourg de Fleury-sur-Orne à celui d'IFS.

Ses quartiers seront raccordés au chauffage urbain grâce au réseau de chaleur de la chaufferie-bois de la grâce de Dieu dès 2020.

Le parc est divisé en six macrolots :

- Deux sont urbanisés en 2019 :
 - le 1^{er} au sud-est, c'est le parc d'activités Normandika qui se déploie en façade sur le boulevard périphérique de l'agglomération caennaise et est desservi par la route des Dignes.
 - le 2^{ème} (îlot A) reçoit le commerce IKEA ;
- Deux font l'objet de projets :
 - l'îlot C, de près de 7,5ha, sera joint au parcellaire qui le sépare de la Route d'Harcourt et de la Rue du Stade, pour former un nouveau quartier urbain, à l'occupation urbaine mixte, en transition entre le centre-bourg et le centre commercial (voir ci-après). Il pourra recevoir des services (hors commerces de détail de plus de 300m2) ;
 - l'îlot B, de près de 14 ha, est réservé à un centre commercial complémentaire au commerce IKEA, Il doit accueillir des commerces dédiés à l'équipement de la maison et du jardin et aux loisirs. Il bénéficie d'une autorisation dont la mise en œuvre est suspendue dans l'attente de la résolution d'un conflit juridique ;

PERSPECTIVE AÉRIENNE
le projet sur l'îlot B



- Deux sont en cours d'urbanisation :
 - l'îlot D d'environ 8,5ha est bordé à l'ouest par la Route d'Harcourt et à l'est par l'Avenue de la Suisse Normande. Des autorisations sont en cours d'instruction sur 4ha en 2019.
 - l'îlot E est compris entre l'avenue des Dignes et l'Avenue de la Suisse Normande. D'une superficie d'environ 11ha, il est dès à présent occupé sur 4ha.

Ces deux derniers macrolots présenteront donc des «façades urbaines» dont la qualité doit être à la hauteur de cette entrée dans l'agglomération caennaise par le plateau sud.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

VOIR LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS

Les O.A.P. qui suivent précisent les principes d'aménagement qui devront être mis en œuvre pour atteindre les objectifs qui ont présidés à la création de la ZAC.

Elles complètent les OAP générales présentées en introduction du document.

S'y adjoignent 3 schémas d'orientations.

Elles visent à assurer la cohérence de l'urbanisation à l'échelle du territoire communal et à insérer harmonieusement ce vaste ensemble urbain à venir, au sein du plateau sud.

LA PROGRAMMATION

Le dossier de réalisation prévoit la réalisation de 180 000 m2 pour l'accueil d'entreprises ;

RAPPEL : le secteur pourra accueillir de nouveaux commerces ou ensembles de commerces sous réserve du respect des conditions édictées par le DAAC, qui complètent le DOO du SCOT.

L'URBANISATION

LE RÉSEAU VIAIRE

La desserte des îlots s'organisera à partir des trois grandes avenues qui desservent le site :

- l'avenue des Dignes;
- la Route d'Harcourt ;
- la Route de la Suisse normande

Elle intégrera un réseau de voies cyclables et cyclo-pédestres en respectant la hiérarchie indiquée sur le schéma d'orientations.

CONDITIONS DE RACCORDEMENT AU RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT :

Vu la place de ces axes dans le paysage urbain à l'entrée de l'agglomération caennaise, le projet proposera une composition urbaine et paysagère de qualité sur chaque nouvelle limite entre l'espace public et l'espace privé, dans le cadre fixé par les dispositions ci-après. Elle portera en particulier sur le rythme des volumes bâtis, sur la disposition des plantations (et alignements d'arbres, et sur la typologie des clôtures (elle sera homogène sur toute la lisière nord d'un îlot).

- a) **Desserte depuis l'avenue des Dignes :** Les nouvelles implantations respecteront les modalités d'aménagement, de composition et de paysagement mises en place sur la partie est. Ainsi :
- Les macrolots seront desservis par des voies perpendiculaires à la route des Dignes.
 - Il sera réalisé au moins une rue reliant l'avenue des Dignes et à celle de la Suisse Normande.
 - Le tracé et le profil des voies seront adaptés aux besoins des activités et à la taille des lots.
 - Les nouveaux points d'accès sur l'avenue des Dignes pourront être soit l'entrée d'une parcelle soit le début d'une voie de desserte. La largeur minimale d'une voie ou d'un accès sera de 6m, pris depuis la route des Dignes.
 - Il sera réalisé au moins une voie cyclable entre la voie cyclable de l'avenue des Dignes et celle de la Suisse Normande.
- b) **Desserte depuis l'avenue de la Suisse Normande :**
- On limitera autant que possible la prise d'accès sur cet axe, pour préserver la fluidité du trafic.
 - Au moins une rue sera réalisée à travers l'îlot E vers l'avenue des Dignes et à travers l'îlot D vers la route d'Harcourt.
 - De même, au moins un passage cyclable sécurisé sera réalisé au travers de chacun des îlots.
- c) **Desserte depuis la Route d'Harcourt :**
- Les nouvelles implantations ne pourront bénéficier d'accès direct mais pourront être desservies par une contre-allée, comme sur le bord ouest de la route (voir la coupe et les plantations prévues ci-après)

VOIR SCHÉMAS DE
PRINCIPE CI-DESSOUS

CONSTITUTION D'UN FRONT BÂTI LE LONG DE L'AVENUE D'HARCOURT

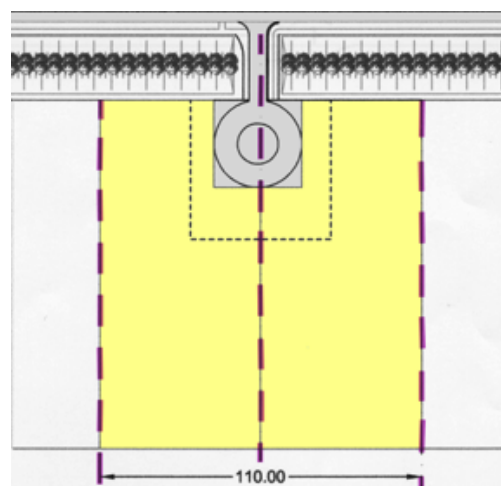
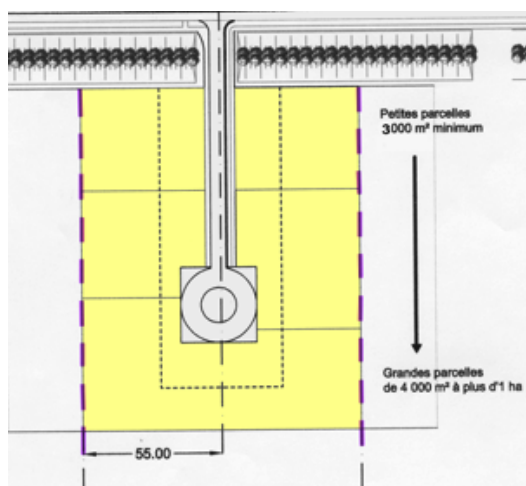
- Les constructions à venir le long de l'avenue d'Harcourt s'aligneront. Elle présenteront une hauteur minimale de trois niveaux pour que se mettent en place un front urbain à l'échelle de l'avenue.
- Le paysage de l'avenue sera structuré par un alignement d'arbres (avec un pas de 10 à 12 m), si le passage du tramway le permet.

IMPLANTATION ET MUTUALISATION DES AIRES DES STATIONNEMENT

- Les aires de stationnement seront dessinées parallèlement ou perpendiculairement à la trame parcellaire.
- Elles seront mutualisées dès que possible – les espaces mutualisés resteront libres d'accès ;

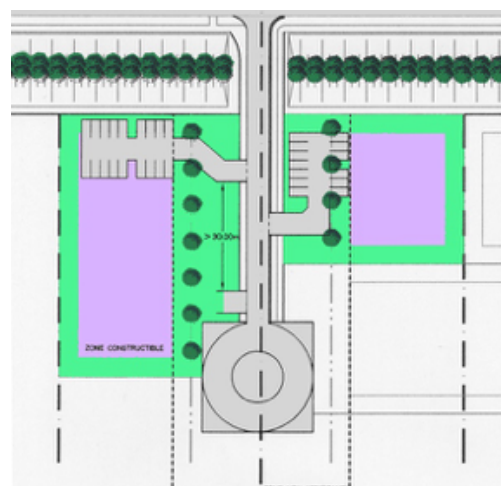
SCHÉMAS DE PRINCIPLE

distribution et mode de parcellisation



SCHÉMAS DE PRINCIPLE

mode d'implantation par rapport à l'avenue des Digues ou aux voies d'accès



AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET PLANTATIONS

VOIR SCHÉMA D'ORIENTATIONS

- La stratégie végétale est précisée par une liste de végétaux utilisables par secteurs (annexée ci-après). Cette palette végétale est exclusivement composée d'essences locales. Elle s'applique à l'aménagement de la zone, mais aussi aux plantations réalisées sur les parcelles privatives.
- Le projet paysager d'ensemble sera explicité par le dossier d'autorisation de construire ou d'aménager.
- Les ouvrages de traitement des eaux pluviales seront intégrés au projet paysager d'ensemble ; aux abords de la route des Digues, le système de rétention et d'infiltration des eaux de toitures devra être installé en retrait de 18 m minimum de la limite d'emprise de la voie.
- Tout espace non compris dans les aires de stockages, de stationnement, de voirie (y compris les réserves foncières) doit être intégré au projet paysager par un engazonnement a minima et la réalisation de plantations d'arbres et d'arbustes ;
- Pour toute activité, un alignement d'arbres, suivant un rythme de plantation compris entre 9 et 12 m, sera effectué parallèlement et à une distance de 13 m de la limite d'emprise de voie publique perpendiculaire à l'avenue des Digues ;

SCHÉMA D'O.A.P - PROGRAMMATION

Organisation des
extensions urbaines



SCHÉMA D'O.A.P - MOBILITÉS DURABLES

Évolution des réseaux
et dessertes

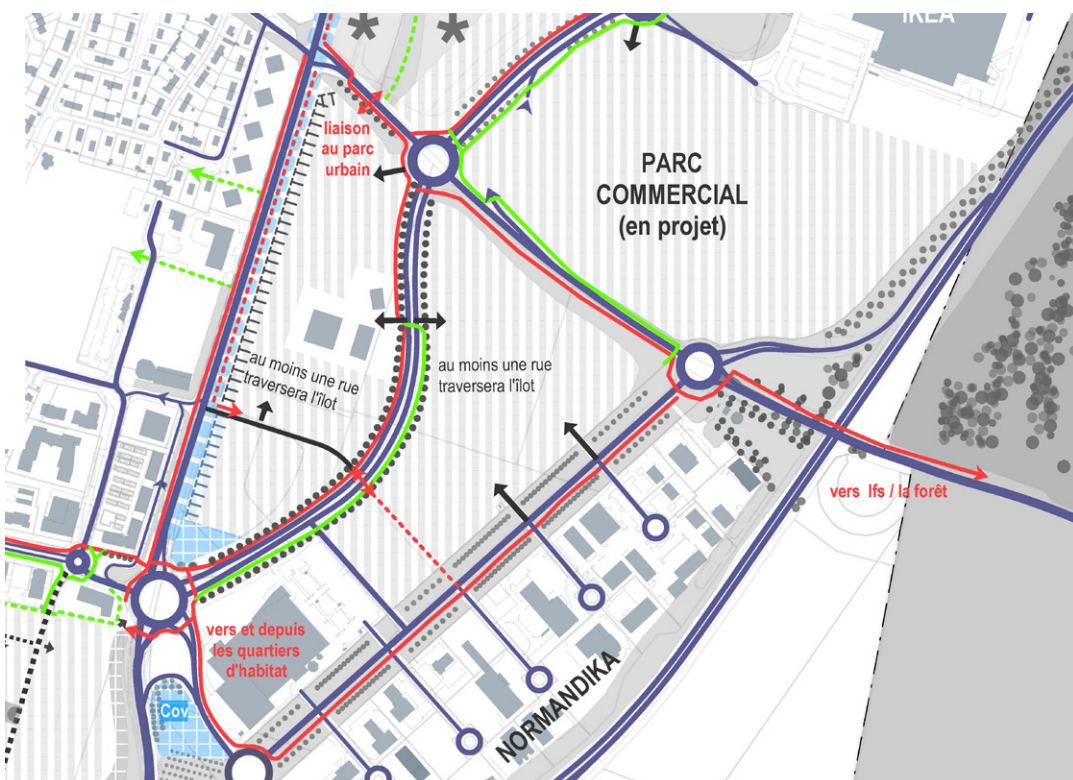
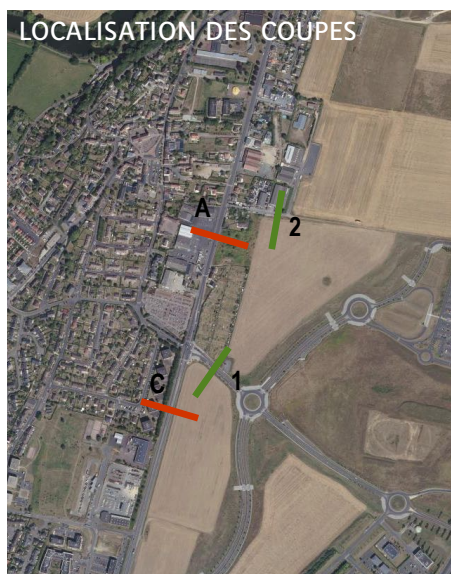


SCHÉMA D'O.A.P. - STRATÉGIE VÉGÉTALE

Évolution des
espaces d'intérêt
paysager, écologique
et récréatif

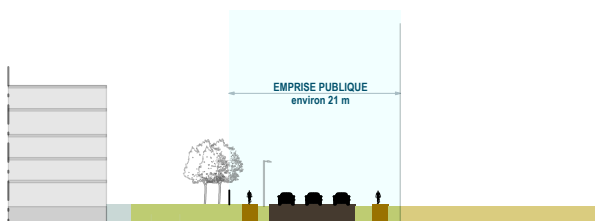


LOCALISATION DES COUPES

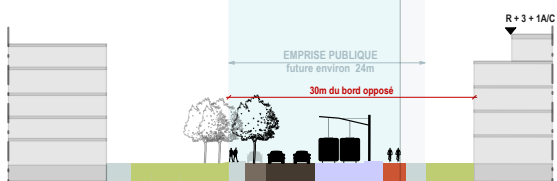


C

Profil actuel de la route
d'Harcourt au niveau
des "5 immeubles"



Profil projeté de la
route d'Harcourt
au niveau des "5
immeubles"
avec passage du
tramway à l'ouest



- CHAUSSEE
- STATIONNEMENT
- TROTTOIR
- VOIE PARTAGÉE
- PISTE CYCLABLE
- TRAMWAY
- ESPACE VERT NON-MINÉRALISÉ
- NOUE
- PLAINE AGRICOLE

« Les Terrasses »

un quartier mixte en entrée de ville

SITUATION ET CONTEXTE

L'urbanisation de la lisière sud de la ville a commencé à la fin des années 2000. Elle concerne des terrains situés à l'ouest de l'avenue d'Harcourt, sur le coteau qui en pente douce rejoint le quartier de la basse Allemagne dominé par le clocher de son église, entre le boulevard périphérique et des quartiers pavillonnaires des années 80 et 90.

Elle comprend à ce jour, un quartier pavillonnaire dense et un ensemble d'immeubles implanté sur le plateau, le long de la Route d'Harcourt.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

VOIR LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS

Les O.A.P. qui suivent organisent la mise en œuvre de la dernière phase d'urbanisation de ce nouveau quartier, face aux parcs d'activités. Elles concernent un site de près de 10ha dont la moitié ne sera pas constructible, mais seulement aménageable, du fait de la proximité du boulevard périphérique et des choix de paysagement de l'entrée de ville.

PROGRAMMATION ET PHASAGE :

Le site (pour partie dans le périmètre de la Z.A.C. du parc d'activités), est divisé en trois parties :

- au cœur du site sera réalisé un quartier d'habitat qui recevra environ 250 logements qui seront construits progressivement, en compatibilité avec la programmation du P.L.H.. Ils présenteront une diversité de forme (collectif, intermédiaire), d'occupation (location, accession, sociale ou non), de taille de logements (voir en introduction aux O.A.P. de secteur).
- en bordure est et sud du site, les terrains seront inconstructibles et largement plantés. Ils recevront des aménagements récréatifs, au sud des quartiers d'habitat et des aménagements paysagers qui pourront intégrer, des ouvrages pour la gestion des eaux pluviales, des voies et des aires de stationnement (plantés d'arbres de haut jet et non imperméabilisées).
- entre les deux, des immeubles de bureaux ou de services formeront un front bâti dans le prolongement de celui qui existe au nord, sur une hauteur au moins égale à 3 étages.

DESSERTE :

L'extension du quartier sera desservie par le giratoire de la rue de Basse Allemagne au nord. Deux rues traverseront le quartier :

- du nord au sud, un axe fera la transition entre le quartier d'habitat et les immeubles de bureaux et services. Cette nouvelle rue reliera le giratoire de la rue de la Basse Allemagne au giratoire du périphérique, permettant ainsi un accès direct aux futurs espaces de stationnement (covoiturage et/ou parking-relai) située en frange sud/est du site.
- d'est en ouest, une nouvelle rue sera construite dans le prolongement des amorces nord/est du lotissement pavillonnaire en limite ouest du site, et rejoindra le nouvel axe nord/sud.

Le réseau de liaisons cyclo-pédestres sera complété. De nouvelles pistes longeront le nouveau quartier au nord et à l'est, et permettront de joindre au sud la route dite «du chemin perdu» (qui donne accès à la vallée).

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS :

Le point de vu haut sur l'église de la Basse Allemagne sera préservé et mis en valeur par l'aménagement d'un belvédère. Aucune construction ou aménagement ne viendront obstruer l'axe de vue remarquable.

RAPPEL :

le secteur ne pourra comprendre de nouveaux commerces ou ensembles de commerces de plus de 300 m² de surface de vente, que sous réserve du respect des conditions édictées par le DAAC.

Les franges est et sud, inconstructibles, seront paysagées, aménagées et boisées pour :

- limiter les nuisances sonores et visuelles liées au trafic routier du périphérique et de l'entrée d'agglomération ;
- mettre en valeur l'entrée de ville de Fleury sur Orne ;
- rétablir des continuités écologiques et renforcer la trame verte communale.

SCHÉMA D'O.A.P - PROGRAMMATION

Organisation des
extensions urbaines



SCHÉMA D'O.A.P - MOBILITÉS DURABLES

Évolution des
réseaux et dessertes



SCHÉMA D'O.A.P - STRATÉGIE VÉGÉTALE

Évolution des
espaces d'intérêt
paysager,
écologique et
récréatif



4. Annexes pour information et prise en compte