

Plan Local d'Urbanisme

Procédure de modification n°3

3. Orientation d'Aménagement et de Programmation

APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire du **21 décembre 2023**

Le Président, **Monsieur Joël BRUNEAU**

Table des matières

1.	Aménagement de l'entrée de ville et de la Zone d'Aménagement Différée	3
2.	Recomposition urbaine de l'îlot Doumer	5
3.	Création d'un nouveau quartier d'habitat rue de Verdun	7

1. Aménagement de l'entrée de ville et de la Zone d'Aménagement différée

Compte tenu de la configuration de la commune avec le littoral au nord, le château et la coupure d'urbanisation à l'Est, les seules possibilités de développement résident en une urbanisation vers le Sud.

Comme il a été précisé dans le PADD, il s'agit aujourd'hui pour la commune de favoriser et poursuivre un développement résidentiel à l'année en veillant notamment à proposer une nouvelle offre foncière s'attachant à la diversité des programmes proposés et une qualité environnementale en adéquation avec la proximité du château.

Le développement de ce secteur en corrélation avec les objectifs est traduit dans un schéma exposant les orientations d'aménagement. Il s'agit notamment de :

- **Générer un urbanisme de qualité en entrée de bourg préservant la proximité du château**

La situation de la zone à aménager en entrée de ville à proximité du château la rend particulièrement sensible. Dans ce sens, l'objectif est de limiter l'impact des nouvelles constructions par un traitement paysager important en continuité avec le château.

Il est ainsi proposé de préserver le maillage de haies existant le long de la RD 221 et de la voie romaine. Un second rideau situé en retrait de ces axes et en bordure de la zone à urbaniser sera conservé et renforcé. Une zone naturelle à vocation de loisirs permettra d'assurer une continuité avec les espaces naturels aux abords du château.

Par ailleurs, il est à noter que l'aménagement interne de la zone devra intégrer une zone inconstructible correspondant à la zone inondable qui sera valorisée par un traitement paysager.

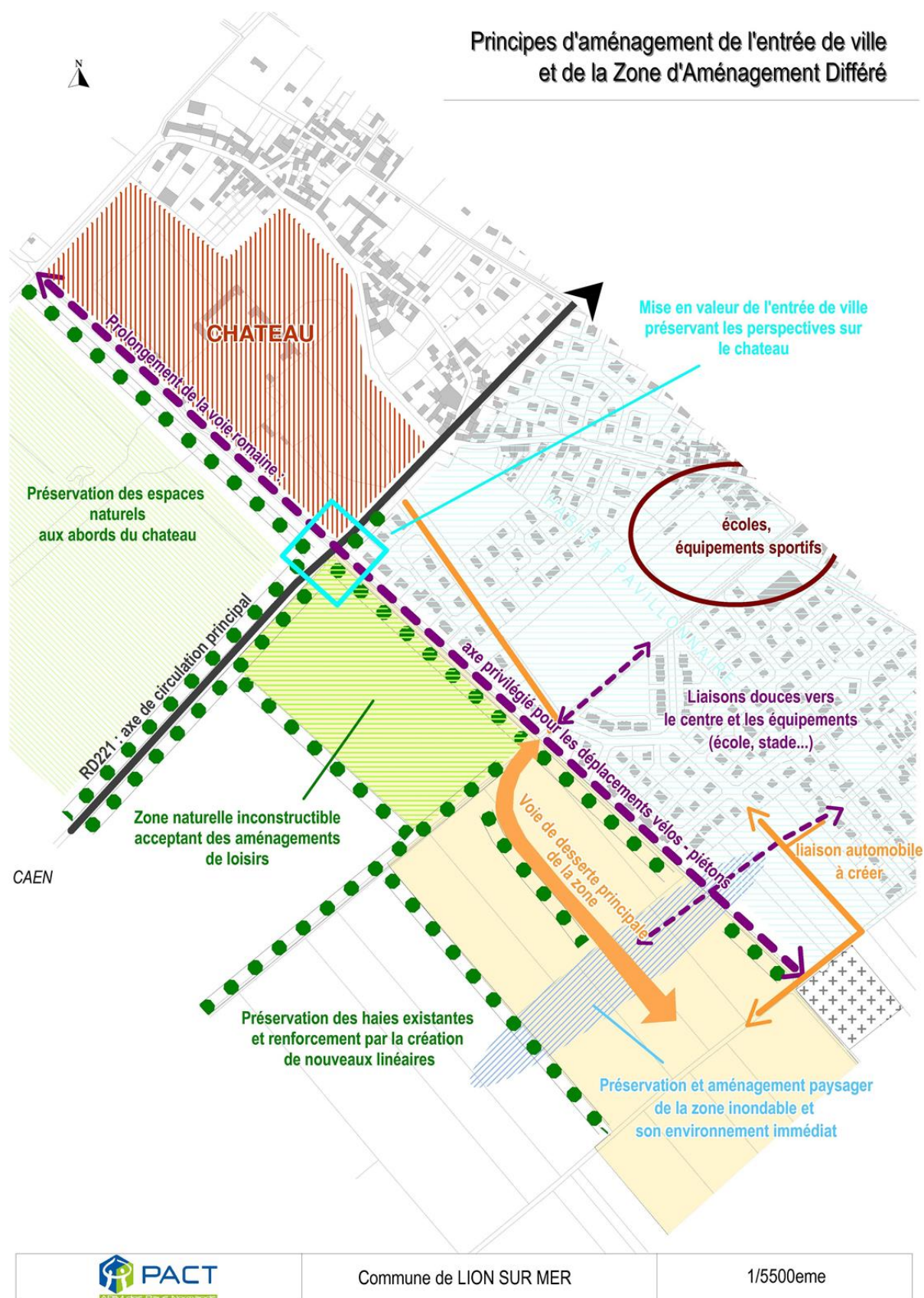
- **Sécuriser les déplacements et organiser la trame urbaine en assurant tous les modes de déplacements en liaison avec le centre**

La situation de la zone en entrée de ville impose un traitement attentif des voies de communication afin de créer un lien avec le centre. La qualité de l'aménagement repose non seulement sur un environnement paysager préservé mais également une gestion des déplacements associant desserte principale et liaisons douces.

Ainsi la voie principale de desserte rejoindra la RD 221 via l'entrée du lotissement existant pour assurer les liaisons vers Caen et le centre. Le profil envisagé devra générer un urbanisme de qualité intégrant la création d'un espace paysager en continuité avec le château.

Parallèlement, les liaisons douces pour piétons et cyclistes s'organiseront autour de la voie romaine se prolongeant vers le château et les cheminements traversant les zones pavillonnaires assurant ainsi des liens avec les équipements, services, commerces et la plage.

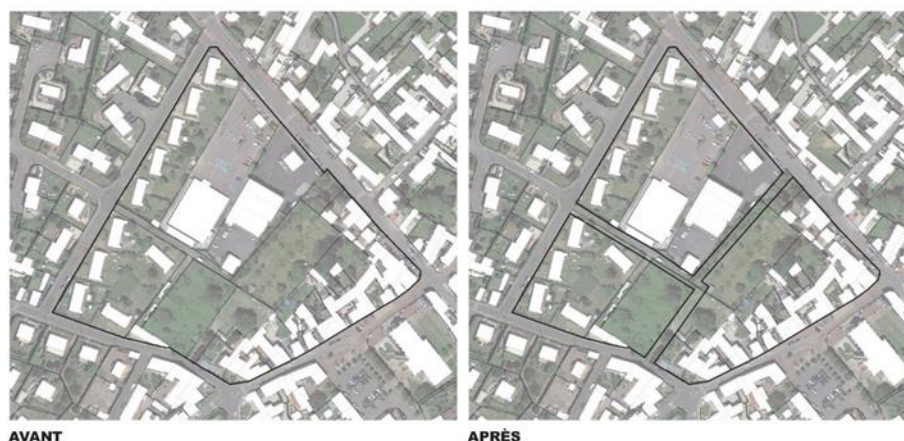
Principes d'aménagement de l'entrée de ville et de la Zone d'Aménagement Différé



2. Recomposition urbaine de l'îlot Doumer

L'un des objectifs de l'opération vise à « casser » l'îlot existant afin de lui redonner une échelle plus adaptée au caractère du centre bourg.

L'éclatement de l'îlot et sa remise à l'échelle



L'éclatement tel qu'évoqué ci-dessus implique de réintégrer dans le périmètre opérationnel la parcelle AB 5 (non bâtie à ce jour) afin de permettre le prolongement du cheminement piéton défini ou de la voie de desserte des futures habitations individuelles traitée en « zone de rencontre » (voie partagée).

La voie en impasse existante (allée de la Ferme) nécessite également son élargissement afin de garantir la desserte des futures constructions, sa largeur actuelle (4,8 m) ne permettant pas l'aménagement d'une voie en double sens. Enfin, toujours sur cette thématique de la desserte et de l'organisation viaire de l'opération, l'accès par la rue Victor Hugo sera aménagé en sens unique (sens entrant) compte-tenu du manque de visibilité sur le secteur.



Sur le plan programmatique, en application de la densité prescrite par le **PLH 2019-2024**, ce secteur devrait accueillir **au minimum 27 logements** environ, ce qui apparaît toutefois relativement faible au vu des objectifs de création d'une nouvelle centralité souhaité par la commune.

En outre, et toujours en appliquant une **densité minimale de 20 logements à l'hectare**, les 6 200 m² non bâtis à ce jour pourraient permettre d'accueillir **10 à 11 logements supplémentaires**, venant s'ajouter aux 20 logements existants ; soit environ 38 logements à rapprocher ici de l'objectif de **40 logements** dans l'hypothèse où le parc d'Inolya resterait inchangé.

Bioclimatisme

Les opérations à venir devront privilégier une approche bioclimatique et en apporter la démonstration dans le cadre du dossier d'autorisation d'urbanisme.

Afin d'optimiser le confort des occupants tout en préservant le cadre naturel de la construction, de nombreux paramètres pourront utilement être pris en compte. Une attention toute particulière sera notamment portée à l'orientation des bâtiments (afin d'exploiter l'énergie et la lumière du soleil), ainsi qu'à la construction elle-même (surfaces vitrées, protections solaires, compacité, matériaux, ...).

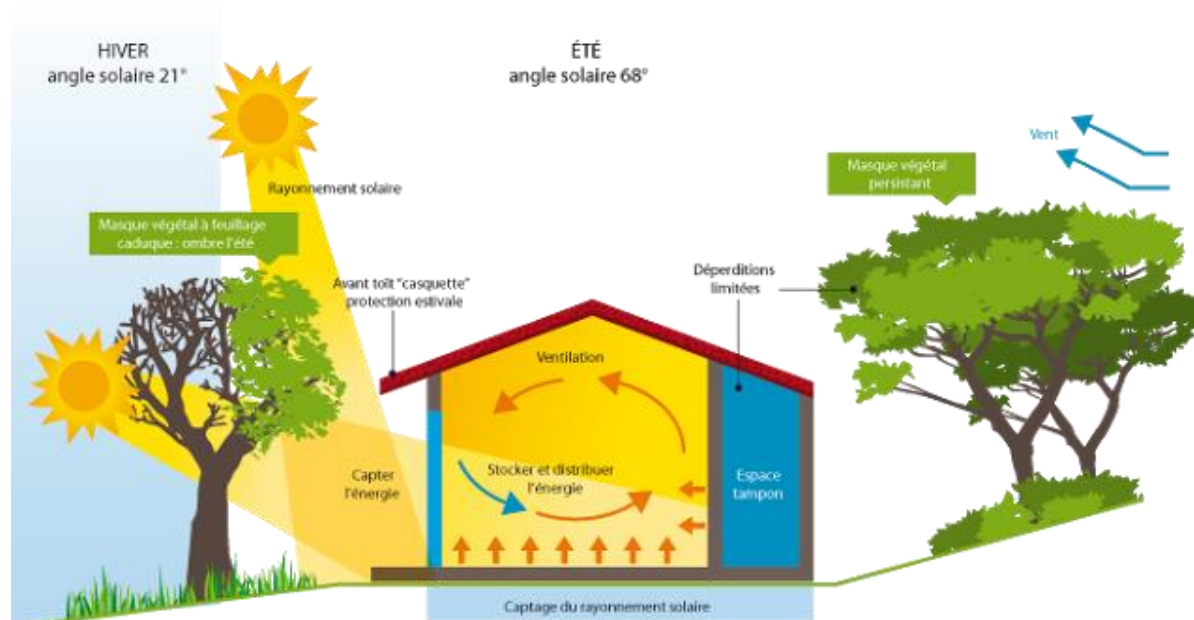


Figure 1 - Principes de base d'une conception bioclimatique

Stationnement

Pour les programmes d'habitat collectif, il est exigé pour le stationnement des vélos une surface minimale de 1 m² par tranche de 50 m² de surface de plancher comprise entre 300 et 5 000 m² de surface de plancher, et une surface minimale de 1 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher au-delà de 5 000 m² de surface de plancher.

En outre, et conformément au DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs), les parkings en surface devront être paysagés, végétalisés et conçus de manière à imperméabiliser le moins possible les sols. Préalablement à la réalisation de ces parkings, les besoins devront être étudiés dans une perspective de mutualisation des espaces de stationnement vis-à-vis de l'offre existante, avant d'envisager toute nouvelle création.

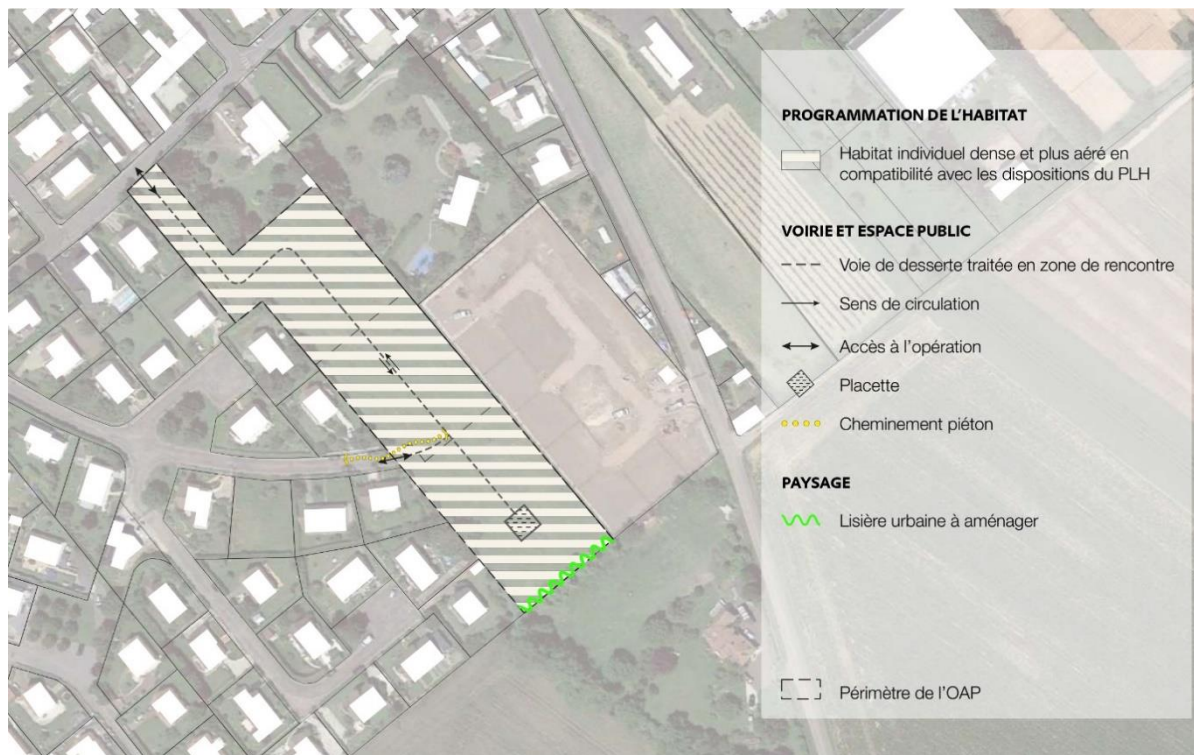
Rechargement véhicules électriques

Des dispositifs de rechargement pour véhicules électriques devront être installés au sein des espaces de stationnement collectif dans l'hypothèse où ceux-ci seraient prévus.

3. Création d'un nouveau quartier d'habitat rue de Verdun

Les parcelles **AE 347 à 350** étant reclassées en zone UC (contre un classement UCt avant modification), ce secteur d'une contenance de **8 300 m²** environ est donc susceptible à terme d'accueillir une opération d'habitat.

Aussi, afin de maîtriser au mieux son évolution en cohérence avec le tissu urbain environnant, la commune souhaite-t-elle intégrer au PLU une nouvelle OAP. Une **quinzaine de logements** pourrait ainsi être créée.



Concernant la lisière urbaine à créer dans le cadre de l'opération, celle-ci devra constituer un véritable espace-tampon vis-à-vis du domaine agricole contigu, en même temps qu'un écran paysager masquant à terme les futures constructions. Les essences retenues devront correspondre à la liste figurant en annexe du règlement écrit, tandis que son emprise (talus et fossé éventuels inclus) ne pourra être inférieure à 5 m.

Bioclimatisme

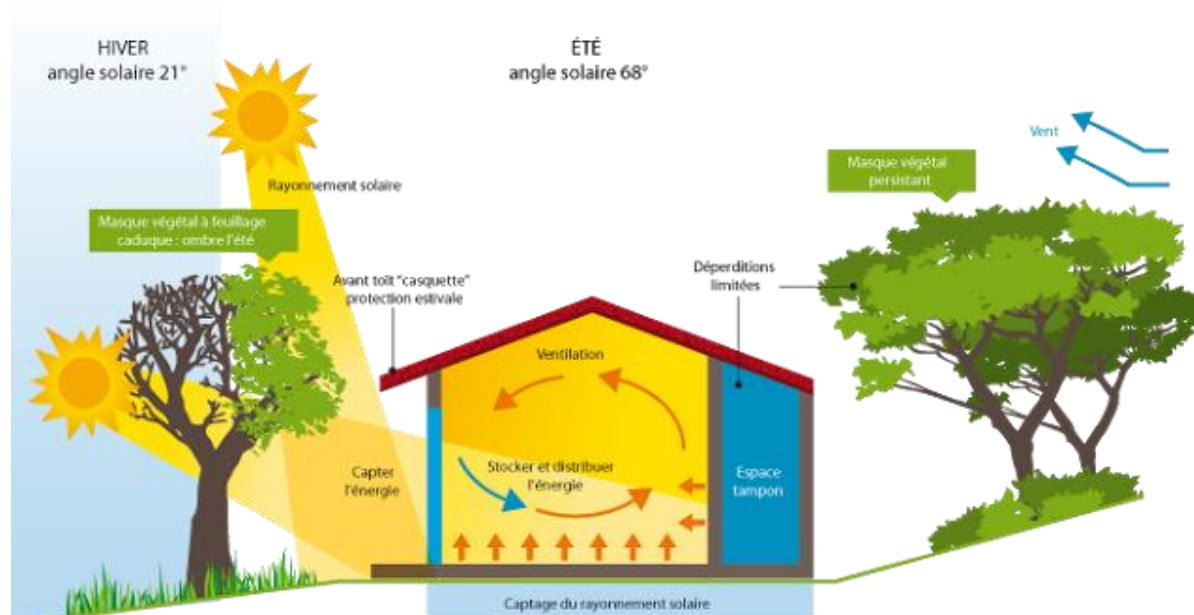


Figure 2 - Principes de base d'une conception bioclimatique

Les opérations à venir devront privilégier une approche bioclimatique et en apporter la démonstration dans le cadre du dossier d'autorisation d'urbanisme.

Afin d'optimiser le confort des occupants tout en préservant le cadre naturel de la construction, de nombreux paramètres pourront utilement être pris en compte. Une attention toute particulière sera notamment portée à l'orientation des bâtiments (afin d'exploiter l'énergie et la lumière du soleil), ainsi qu'à la construction elle-même (surfaces vitrées, protections solaires, compacité, matériaux, ...).

Rechargement véhicules électriques

Des dispositifs de rechargement pour véhicules électriques devront être installés au sein des espaces de stationnement collectif dans l'hypothèse où ceux-ci seraient prévus.

Stationnement

En cas d'aménagement de zones de stationnement collectives, et conformément au DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs), les parkings en surface devront être paysagés, végétalisés et conçus de manière à imperméabiliser le moins possible les sols. Préalablement à la réalisation de ces parkings, les besoins devront être étudiés dans une perspective de mutualisation des espaces de stationnement vis-à-vis de l'offre existante, avant d'envisager toute nouvelle création.