



## PLAN LOCAL D'URBANISME



## ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

*Vu pour être annexé à la délibération du :*

## Contexte législatif

---

Le Code de l'Urbanisme stipule que le PLU « comporte, des orientations d'aménagement et de programmation désormais obligatoires comprenant des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, 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 prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. Enfin, les orientations peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondant. ».

Il est à noter que les orientations d'aménagement sont opposables au tiers dans un rapport de compatibilité laissant dans ce sens une marge d'interprétation dans sa mise en œuvre

### 1. - Contexte du projet

---

Malgré une situation favorable au Sud de l'agglomération caennaise et aux portes de la Suisse Normande, la commune de Saint André sur Orne est confrontée à une perte de croissance émanant de la conjugaison d'un phénomène global de vieillissement de sa population, d'une forte décohabitation et d'un déficit en construction. Avec deux nouveaux secteurs à urbaniser, la commune entend relancer sa croissance démographique et proposer des programmes de logements adaptés aux besoins de la population actuelle (taille, loyers et charges maîtrisés) et une demande de nouveaux ménages en lien avec le développement de l'activité et de l'emploi.

Deux secteurs d'urbanisation et un secteur pour projet spécifique ont ainsi été définis dans le cadre de ces OAP :

- **le secteur Nord sur 3.3 ha (zone 1AU)**
- **le secteur Ouest sur 3.2 ha (zone U)**
- **un projet d'habitat pour personnes âgées en cœur de bourg (zone U)**

A leur échelle, la mise en œuvre de ces nouveaux quartiers s'inscrit dans un projet plus global de développement de ce secteur de l'agglomération avec une participation aux objectifs de diversité des programmes de logements, de variété des espaces et des quartiers, de connexion aux axes de transports de l'agglomération facilitant et améliorant l'ensemble des déplacements et de rééquilibrage social.

Par ailleurs, sont également précisées les conditions d'aménagement de la seconde phase de la ZAC « Porte de la Suisse Normande » dédiée aux activités.

### 2 - Atouts du projet

---

La localisation du projet présente plusieurs atouts favorables à son aménagement :

- La situation de la commune au Sud de l'Agglomération Caennaise, à proximité immédiate d'axes majeurs de circulation (périphérique, RD 562) et la présence d'une zone d'emplois en développement (parc d'activités de la Suisse Normande) font de la commune une zone attractive pour de nombreux ménages.
- Les secteurs retenus se situent en continuité d'autres espaces urbanisés permettant d'envisager des dessertes et connexions piétonnes adaptées,
- Les sites sont exempts de risques et contraintes naturelles avec seulement un risque de remontée de la nappe phréatique limité sur le secteur Nord (notamment depuis la mise en œuvre de travaux dans le lotissement du vallon des oiseaux).



### 3 – Principes d'aménagement des zones à vocation habitat

L'objectif de proposer une urbanisation plus respectueuse de l'environnement se traduit par la mise en œuvre de grands principes d'aménagement régissant l'urbanisation des zones à urbaniser qui seront affinés lors de la réalisation des opérations.

- **Calendrier de réalisation**

En dehors de toute procédure contentieuse affectant une de ces zones ou blocage technique, les zones seront urbanisées successivement étant entendu qu'une zone devra être réalisée à 80% minimum avant qu'une autre puisse être urbanisée.

Cette disposition sera mise en œuvre dans le respect des objectifs du PLH à savoir 94 logements maximum sur la période 2019-2024 et 106 sur la période 2025-2030.

Les quartiers pourront être réalisés en plusieurs tranches sous condition de respecter les principes énoncés ci-après ainsi que dans les schémas suivants :

- **Densité et typologie**

Les opérations présenteront des densités globales de logements en conformité avec les dispositions du PLH en vigueur à savoir une densité nette moyenne minimale de 30 logements par hectare.

Les densités proposées pourront être adaptées au sein de chaque quartier de façon à proposer une forme urbaine s'intégrant harmonieusement avec le tissu urbanisé existant. Une attention particulière sera ainsi portée aux constructions en limite Sud de la zone à urbaniser Nord.

Elles devront comporter des typologies de formes d'habitat dont les proportions de logements collectifs, intermédiaires et locatifs sociaux répondront aux critères du PLH de Caen la Mer. Une répartition équilibrée de ces typologies sur l'ensemble de la zone contribuera à la mixité sociale des quartiers créés.

La diversité des logements permettra de répondre à l'ensemble des demandes par une offre diversifiée et adaptée répondant aux besoins. Une proportion d'au moins 25% de logements collectifs et/ ou intermédiaires sera à intégrer. La commune envisage par ailleurs une opération spécifique à destination des personnes âgées.

- **Accès, connexions et déplacements**

Afin d'intégrer l'opération au tissu urbain existant et futur, une attention particulière devra être portée aux connexions qu'elles soient routières, piétonnes ou cyclables. La proximité des zones en cœur de bourg invite à réfléchir sur les connexions avec le tissu urbanisé existant et le prolongement des liaisons existantes. Le calibrage des axes et leur traitement seront hiérarchisés et définis en fonction des besoins et des flux attendus.

*Secteur Nord :*

La zone sera desservie par une voirie structurante depuis la rue de Stockstadt à partir de liaisons laissées en attente. Deux accès sont préconisés afin de diffuser les flux dans cette zone à vocation résidentielle.

En termes de déplacements internes, le projet reposera sur une hiérarchisation de la voirie et traitement différencié de la chaussée adapté aux flux de circulation.

La voirie interne traitée en voie partagée permettra d'assurer des déplacements sécurisés pour les piétons et cycles. La sente piétonne existante au Sud de la zone (laissée en attente entre les parcelles 120 et 201) sera prolongée et intégrée à l'aménagement global de la zone.

*Secteur Ouest :*

Une voirie centrale primaire desservira la zone à partir de la rue de l'église tandis que des voiries secondaires débouchant sur le chemin des Saules permettront de diffuser les flux de circulation.

Des liaisons piétonnes seront proposées à partir d'un aménagement de la voie primaire mais également par des cheminements spécifiques entre la voie primaire et le Chemin des Saules.

*Projet habitat sénior :*

L'accès se fera obligatoirement par la Rue de Bruxelles. Aucune entrée ou sortie ne pourra être créée sur la RD 562.

- **Gestion des eaux pluviales**

La gestion des eaux pluviales devra être traitée avec soin. Il conviendra de limiter les surfaces imperméabilisées. Une attention particulière sera portée à l'intégration du risque de remontée de la nappe phréatique identifié sur le secteur Nord.

Plusieurs principes pourront être mis en œuvre de façon complémentaire dans le projet :

- à la parcelle par infiltration naturelle
- par la réalisation de noues plantées (rôle hydraulique, écologique et paysager) et / ou la création de dispositifs de rétention des eaux si nécessaire

- **Un cadre de vie de qualité**

L'intégration paysagère des nouveaux secteurs doit être traitée avec soin.

Outre leur ouverture sur les espaces naturels environnants, la situation des projets en continuité des zones déjà urbanisées impose une réflexion sur l'intégration des nouvelles constructions avec le tissu urbain existant qu'il s'agisse des volumes, des coloris et des trames végétales.

*Secteur Nord :*

La localisation de la zone en entrée de ville et particulièrement perceptible depuis la RD 562A implique une attention particulière au traitement paysager de la zone. Outre le traitement visuel de la frange urbaine Nord et de l'entrée de ville, l'aménagement d'un espace paysager conséquent en limite de la RD 562A doit également créer un espace tampon atténuant l'impact sonore des flux de circulation sur l'habitat.

*Secteur Ouest :*

L'intégration paysagère doit s'appuyer sur la trame paysagère existante notamment sa proximité avec un espace boisé protégé dans le PLU. Le quartier devra donc être réalisé de façon à préserver des ouvertures visuelles sur les espaces naturels. Une trame verte de promenade sera proposée en limite de zone assurant la transition entre espace naturel et habitat. En limite Est de la zone, la haie existante en bordure du Chemin rural sera préservée.

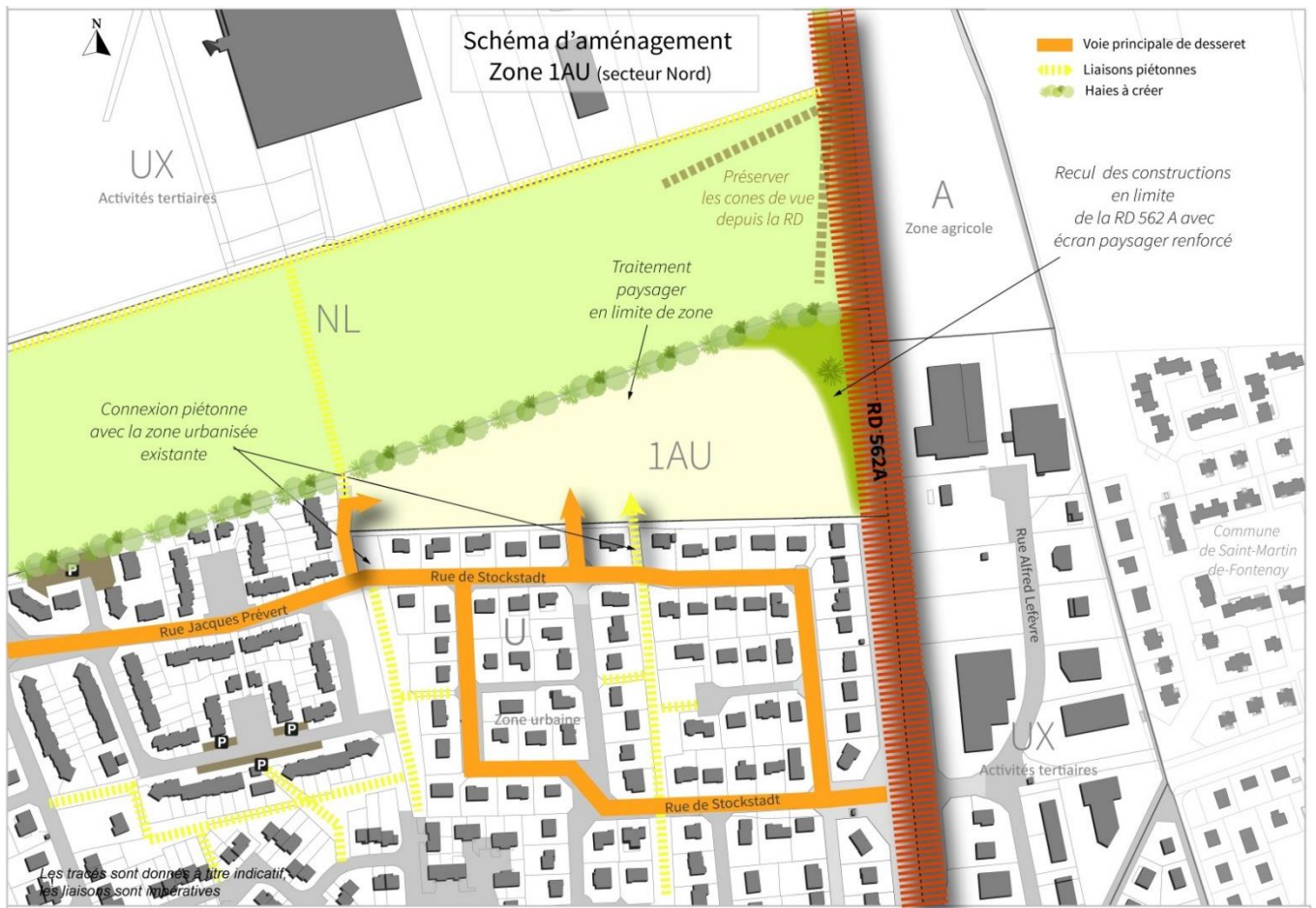
- **Une conception respectueuse de l'environnement**

Le fonctionnement de la zone ainsi que les constructions devront avoir un objectif de développement durable. Tout projet sera ainsi étudié de façon à proposer une performance énergétique, un impact environnemental positif et la pérennité des solutions retenues.

Les implantations du bâti devront tenir compte de la topographie, l'exposition au soleil, aux vents dominants et par rapport aux bâtis voisins afin de proposer des constructions économes en énergie.

Les dispositifs techniques pour la production d'énergie solaire ou autres énergies renouvelables devront faire l'objet de mesures pour leur insertion judicieuse dans le paysage et l'environnement sonore et visuel (adaptation des couleurs de toiture, masque paysager depuis les voies, zone de recul pour limiter l'incidence du bruit).

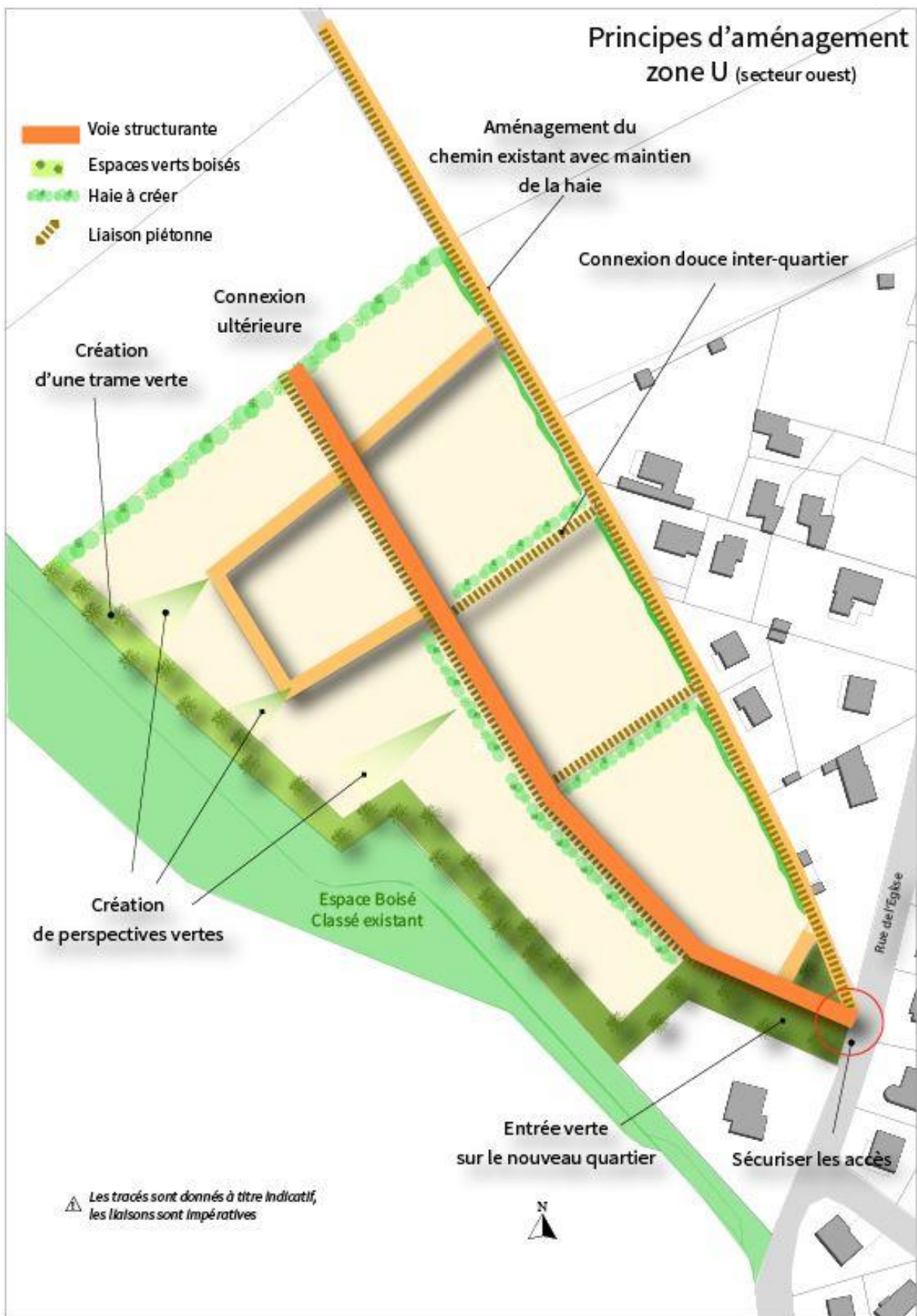
Les opérations d'aménagement encourageront l'espace et l'accompagnement paysager nécessaire à l'accueil de composteurs, dans le respect du cadre paysager et du voisinage.



Vue la zone 1AU depuis la RD562a



Vue sur la zone 1AU depuis sa limite Ouest



## 4 – Principes d'aménagement des zones à vocation activités

L'aménagement de la seconde phase de réalisation de la ZAC « Porte de la Suisse Normande » a fait l'objet d'une étude spécifique dont les grands principes d'aménagement sont exposés ci-dessous. D'une superficie de 14 ha, cette zone s'inscrit dans la continuité de la première phase aujourd'hui réalisée.

Une attention particulière est portée sur l'intégration paysagère de la zone au regard de sa situation en entrée de ville.

- **Des aménagements paysagers, supports de biodiversité**

La zone se caractérise par une simplicité de ses aménagements pour gestion simplifiée dans le temps avec pour objectif une limitation de l'imperméabilisation des sols et une économie de la surface publique.

Les aménagements paysagers créeront différentes ambiances paysagères dont la palette végétale s'inspirera de l'environnement normand afin non seulement de s'intégrer facilement dans son environnement mais également d'y générer une diversité écologique.

Ces aménagements prendront la forme de :

Une structure paysagère affirmée sur les limites Nord et Ouest assurant une frange de transition entre parcelle agricole et parcelle d'activité

Le long de la RD562a, un grand glacis ouvert dans le prolongement du bosquet existant au Nord devra permettre les perceptions sur la silhouette du centre de Saint André mais également la mise en valeur des façades commerciales en premier plan.

Un accompagnement du Boulevard Ostiguy en continuité des réalisations du parc d'activités au Sud

La mise en scène des deux entrées depuis le Boulevard Ostiguy par l'installation de vergers ornementaux

L'accompagnement des voies internes y compris les venelles piétonnes par des bosquets et haies basses.

- **Des constructions respectueuses de l'environnement**

Tout projet sera ainsi étudié de façon à proposer une performance énergétique et un impact environnemental positif. Les implantations du bâti devront ainsi tenir compte de la topographie, l'exposition au soleil, aux vents dominants et par rapport aux bâtis voisins afin de proposer des constructions économes en énergie.

Un travail sur les hauteurs des constructions permettra de préserver les perspectives. Ainsi des hauteurs inférieures seront proposées en partie Est de la zone.

Il est à noter que la zone est grevée dans sa Nord-Est par le passage de lignes HTB 400kW. Il est entendu que dans un périmètre de 100m aucune infrastructure destinée à l'accueil de personnes sensibles ne pourra être implantée.

- **Des accès dédiés**

L'accès se fera depuis la RD 562a par le boulevard Lieutenant-Colonel Ostiguy desservant déjà la première partie du parc d'activités réalisée au Sud. Ce boulevard présentera ainsi l'avantage de fonctionner de manière autonome et indépendante par rapport aux voies de desserte des zones d'habitat, évitant ainsi toutes nuisances supplémentaires pour les habitants.

La diversité des moyens de desserte est ainsi prévue avec la desserte par le bus, la piste cyclable le long du boulevard Ostiguy et les connexions piétonnes.

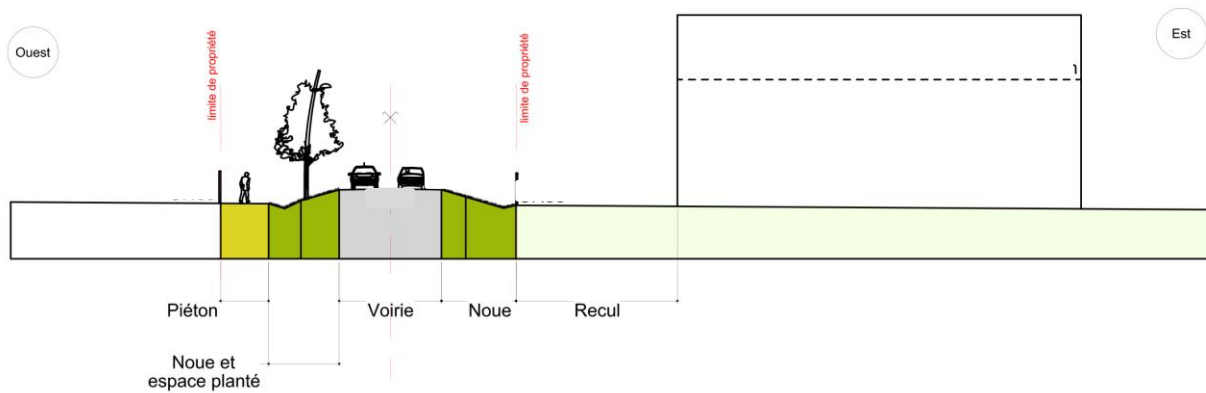


Coupes d'intention (source : dossier ZAC - SHEMA)

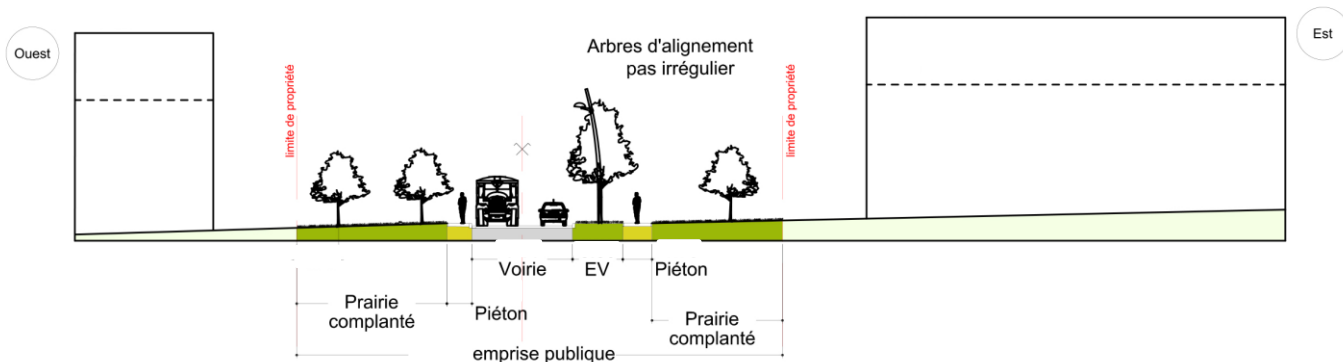
- Voie principale



• **Boulevard du lieutenant Ostiguy**



• **Entrée Sud-Ouest**



• **Limite Nord**

