
Projet d'Aménagement et de Développement Durable

(P.A.D.D.)

Le développement durable :

"C'est satisfaire les besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs."

Un projet pour TILLY LA CAMPAGNE

- 1- Orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues
- 2- Dispositions particulières

Un projet pour TILLY LA CAMPAGNE

TILLY-LA-CAMPAGNE est située dans la seconde couronne de développement de l'agglomération caennaise, elle bénéficie à ce titre d'une situation attractive pour les ménages qui y travaillent. La desserte de cette partie de l'agglomération va évoluer avec la réalisation du Boulevard industriel qui sera prolongé par la voie de substitution de l'A88 et avec la mise aux normes autoroutières de la Route de Falaise (RN158).

Depuis 2001, TILLY-LA-CAMPAGNE fait partie de la communauté de communes « PLAINE SUD DE CAEN » qui regroupe, au 1^{ER} janvier 2003 huit communes du sud de l'agglomération caennaise. Cette structure intercommunale (à taxe professionnelle unique) fédère les réflexions et projets communaux, autour d'un objectif commun : favoriser un développement cohérent, global et équilibré du territoire inter-communal.

Cette politique d'aménagement se fonde sur le développement de chacun des villages (en évitant la création d'une nappe d'urbanisation continue), le renforcement de l'activité économique sur le territoire (pour un meilleur équilibre emploi/habitat) en particulier le long du futur boulevard industriel, et le maintien d'un cadre paysager ouvert sur la Plaine le long de la RN158.

C'est à cette échelle spatiale qu'est projeté l'évolution et le maillage des dessertes routières, la création d'un réseau de liaisons piétonnes et cyclables entre les villages, la création ou la mise en réseaux d'équipements collectifs.

Dans cet ensemble TILLY est la plus petite commune, celle où l'activité agricole est restée la plus forte, la seule à ne pas disposer d'un document d'urbanisme.

En se dotant d'un P.L.U. les élus ont souhaité affirmer leur volonté de choisir et maîtriser le développement communal (tant dans sa forme, son ampleur que dans sa vitesse), tout en l'inscrivant dans ces objectifs d'aménagement de l'espace intercommunal :

- Le développement résidentiel programmé est proportionné au village et à ses équipements ;
- Les choix d'aménagement prennent en compte l'évolution du réseau routier,
- l'espace agricole et en particulier celui qui brode la RN158 est préservé,
- les liaisons piétonnes dont la réalisation est programmée à moyen terme sont inscrites,

Ce projet leur permet d'assurer une croissance harmonieuse du village, et de désigner le type d'urbanisation qu'il souhaite, afin de lui conserver son identité et la qualité de son cadre de vie.

1 - Orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues

Poursuivre la croissance résidentielle, tout en gardant à TILLY une taille de village,

Les élus souhaitent n'envisager qu'une croissance modérée (à l'échelle du développement de l'agglomération caennaise, et de la pression qui s'exerce sur ce petit village encore rural) et progressive du village qui ne compte aujourd'hui qu'une centaine d'habitants.

Ce sont un peu moins de 6 hectares qui ont été réservés à cet effet en extension du village ; ils autorisent la réalisation d'une soixantaine de logements. Ainsi, ce serait 200 à 230 personnes qui habiteraient la commune (eu égard aux caractéristiques actuelles de la population), dans 15 ou 20 ans.

Par cette croissance, l'impact sur les équipements collectifs de la commune mais aussi sur les bourgs voisins dont la population communale dépend est limité.

Maîtriser la vitesse du développement résidentiel pour conserver au village sa convivialité et son animation

La réalisation progressive et étalée dans le temps de l'urbanisation est un objectif majeur du projet. Seulement 1/3 des terrains est ouvert à la construction et donc urbanisable en première phase (sous 5 à 8 ans).

En effet du rythme de construction dépend l'équilibre de la démographie communale ; Une croissance progressive permet d'équilibrer par tranches d'âges, le renouvellement de la population et facilite l'intégration des nouveaux arrivants dans la vie du village.

Assurer une croissance harmonieuse du village

Le village bénéficie d'une structure simple et claire, au carrefour de deux routes :

- les équipements publics sont au centre,
- la plupart des exploitations agricoles sont au sud.
- Il est bordé au nord par la limite communale avec BOURGUEBUS,
- Il est bordé à l'Ouest par la future voie de substitution, qui deviendra une voie de liaison entre la RN158 et la RN13 et reprendra l'emprise de l'ancien chemin de fer minier.

La croissance résidentielle choisie par le projet est proportionnée aux potentialités du tissu, vu la forme actuelle du village.

Elle s'organise, en épaisseur, entre le village, la future voie de substitution et la limite communale avec BOURGUEBUS.

Afin de conserver son organisation au village, les rues qui desserviront les nouveaux quartiers convergeront vers le centre et des liaisons piétonnes favoriseront les échanges d'un lotissement à l'autre.

Ainsi, la nouvelle voie de substitution reste extérieure au village ; cette organisation le protègeant du trafic. Sa mise en service créera une nouvelle entrée de village à l'Ouest.

Le centre du village pourra recevoir de nouveaux équipements (ou l'extension des équipements existants) grâce aux terrains réservés à cet effet à l'arrière de la Mairie.

Le développement résidentiel est compatible avec les capacités des réseaux (AEP/EU) et des équipements publics voisins dont dépendent les habitants de la commune.

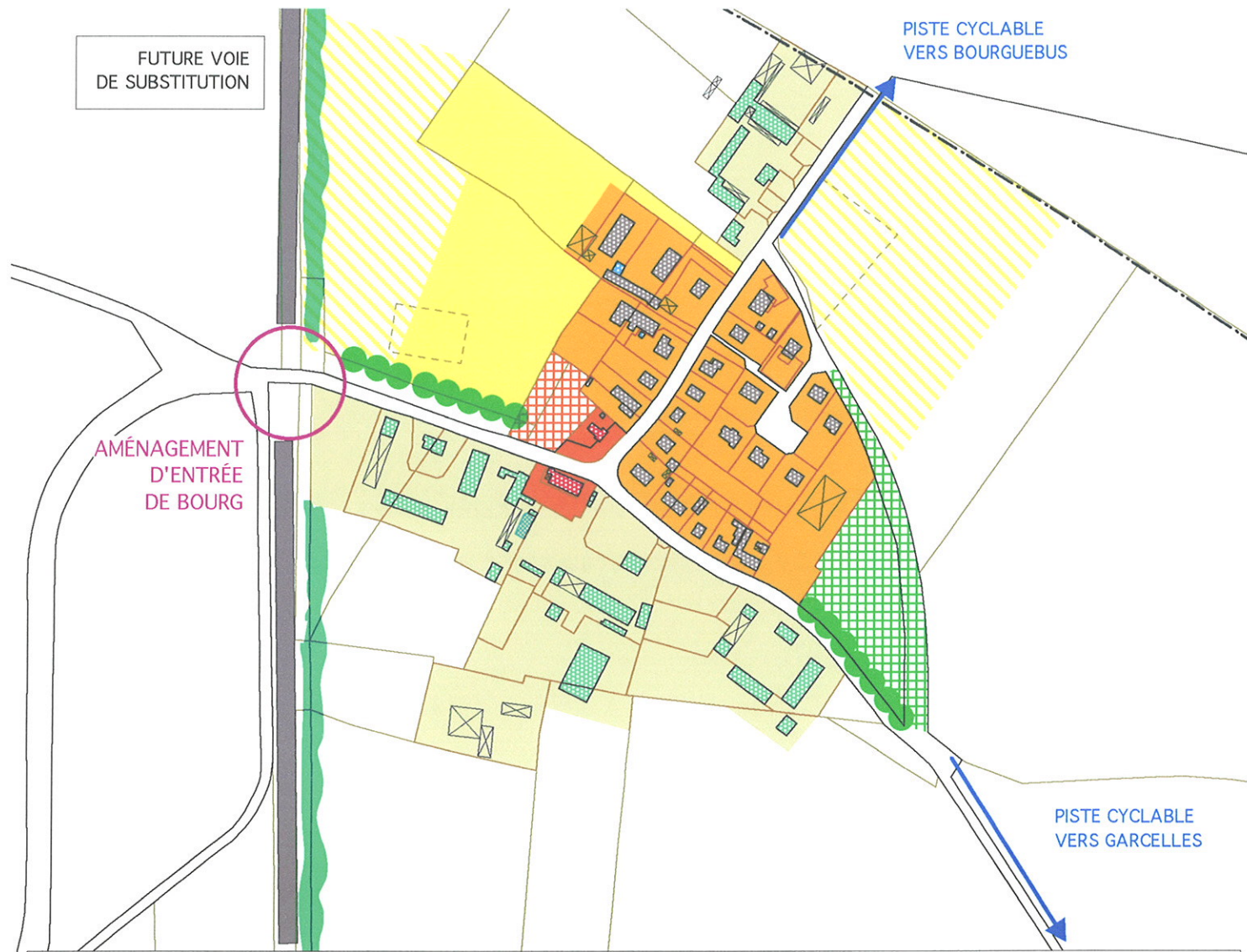
L'emprise pour pistes cyclables vers les villages voisins est réservée. Ces liaisons favoriseront les échanges non-automobiles avec les équipements publics et les commerces de la commune voisine.

Les sièges d'exploitation limite l'extension du village vers le sud. Ainsi celui-ci restera à plus de 600m du futur contournement routier.

Protéger l'espace agricole et les exploitations de la pression résidentielle

Le territoire communal a une vocation agricole dominante, du fait de la qualité agronomique des terres. Le projet limite le voisinage trop rapproché entre des constructions résidentielles et les exploitations.

L'espace agricole est de plus protégé du mitage par une croissance du bourg suffisamment regroupée.



- 
SIÈGES D'EXPLOITATION AGRICOLES :
 ils conservent leur ouverture sur l'espace agricole
- 
ÉQUIPEMENTS ET ESPACE PUBLICS EXISTANTS
 - 
 De l'espace est réservé, dans la partie la plus centrale du village, à proximité des équipements publics existants pour les besoins à venir
 - 
 Un secteur est réservé pour la réalisation d'espaces verts et de terrains de jeux, à proximité de nouveaux quartiers résidentiels ; il est desservi par le cheminement piéton dès à présent aménagé par la commune.
- 
SECTEUR BÂTI (hors exploitation agricole)
 - 
 Secteur de développement résidentiel à court et moyen terme (environ 2 hectares)
 - 
 Secteur de développement résidentiel à long terme (environ 1,8 hectares à l'ouest et 2 hectares à l'est)

2 – Dispositions particulières

2-1 - Aménagement le long de la RN158 -

Application de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE :

Sa mise au normes autoroutières va supposer la fermeture de l'accès qui existe actuellement depuis le village en direction de l'agglomération, et qui dessert un réservoir d'eau potable de la ville de Caen et le logement qui lui est lié.

Un échangeur est prévu au sud de la commune entre cette future A88 et le futur contournement sud de l'agglomération.

Ainsi, ces deux grands axes autoroutiers traverseront le territoire communal, mais aucune liaison ne sera possible.

LE PROJET :

Les grandes orientations qui définissent l'aménagement de l'espace intercommunal prévoient de faire de cette entrée de l'agglomération un « axe vert », ouvert sur l'espace agricole et naturel environnant, depuis le nord du futur échangeur avec le contournement sud, jusqu'à l'entrée dans l'agglomération.

Aussi, le projet communal préserve-t-il l'espace agricole de tout développement opportuniste le long de la voie.

Il anticipe sur la suppression de l'accès actuel en prévoyant les possibilités de desserte des constructions liées aux réservoirs d'eau potable.

TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE :

Les dispositions de l'article L111-1-4 sont renforcées (par anticipation) : une marge de recul est inscrite au document graphique : elle s'applique à toute construction ou installation nouvelle, à l'exception des extensions limitées des constructions existantes, et des équipements d'infrastructures.

2-2 - Aménagement des zones AU

→ voir fiche "PRINCIPES D'AMÉNGEMENT DES ZONES AU" annexé au règlement

2-3- Aménagement d'une piste cyclable

→ voir fiche "PROJET POUR UNE PISTE CYCLABLE"

Ce document n'est qu'indicatif ; il reprend les premiers éléments d'études ; la définition exacte de l'aménagement des pistes sera précisée lors des études détaillées.

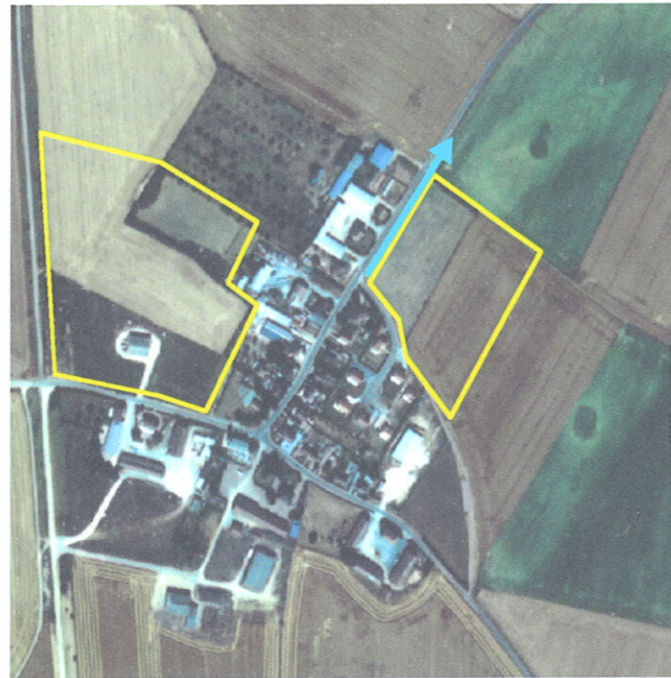
Principes d'aménagement des zones AU

Objectifs : l'aménagement global de la zone sera réalisé de façon à permettre la création d'une rue qui soit globalement parallèle à celle qui mène à Bourguebus et qui puisse à terme se poursuivre sur les terrains aujourd'hui non urbanisable situés au nord-ouest. Elle sera reliée à la RD230 par des rues secondaires (mais nécessaires à la bonne desserte du village).

Les lotissements seront reliés aux quartiers voisins existants ou prévus par des liaisons piétonnes.

Les bords de voies sont plantés de Tilleuls (en référence à l'histoire communale) ;

La voie pourra, suivant la situation des accès de parcelles comprendre des plantations et places de stationnement des deux côtés, ou seulement d'un côté; l'autre côté est alors bordé d'un trottoir.



Amorce de rue : Son emplacement est indicatif, seul doit être respecté le principe de la continuité de la rue.

Réserve pour le prolongement de la voie à long terme. Son emplacement est indicatif, seul doit être respecté le principe de la continuité de la rue.

Un passage piéton doit (a minima) assurer la continuité du passage d'une entrée à l'autre du quartier.

Recul des constructions : 15m de l'axe de la voie

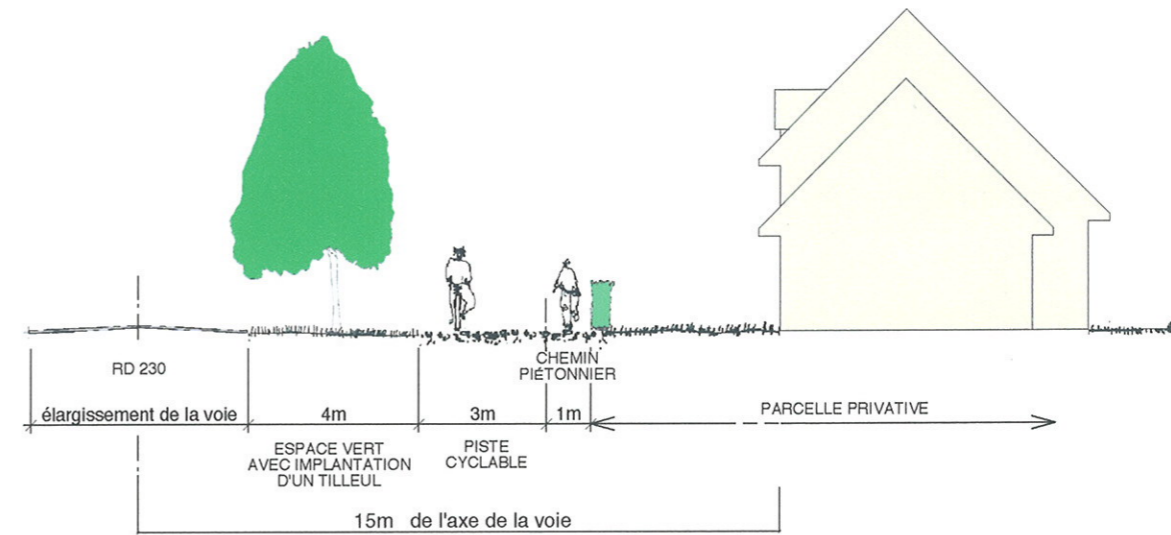
Future voie de substitution : aucun n'accès des constructions n'y est autorisé. Une plantation (haie bocagère haute a minima) assure la cloture visuelle.

Piste cyclable qui relie TILLY et BOURGUEBUS



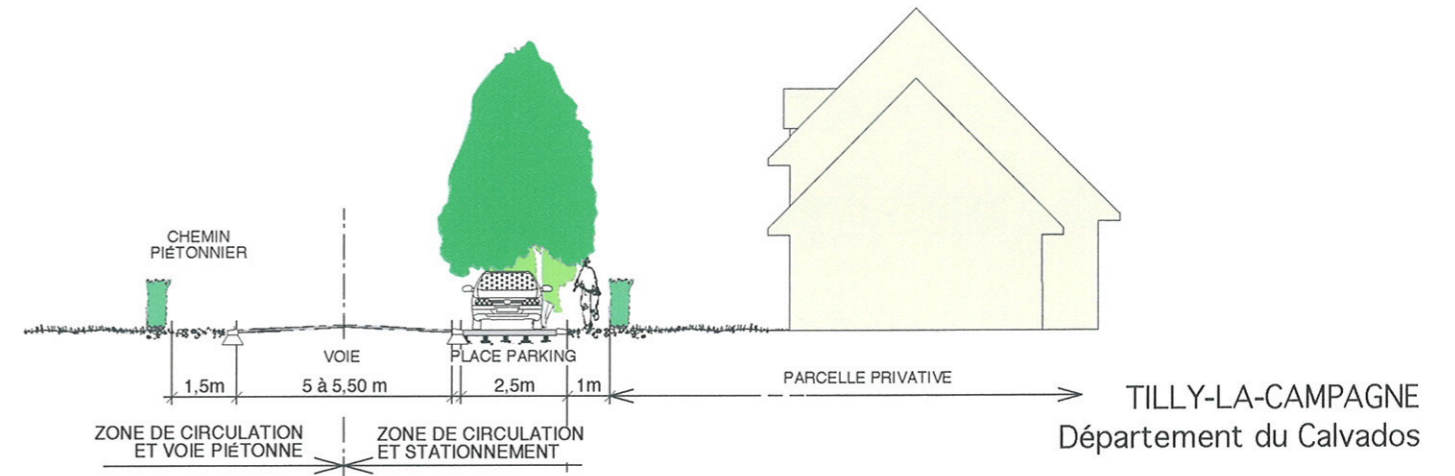
Principes d'aménagement de la RD 230 et de ses abords

(les cotations ci-dessous sont indicatives ; elles seront précisées lors des études détaillées)



Principes d'aménagement des "voies principales" créées dans les zones AU (ne concerne pas les impasses de desserte locale)

(les cotations ci-dessous sont indicatives ; elles seront précisées lors des études détaillées)

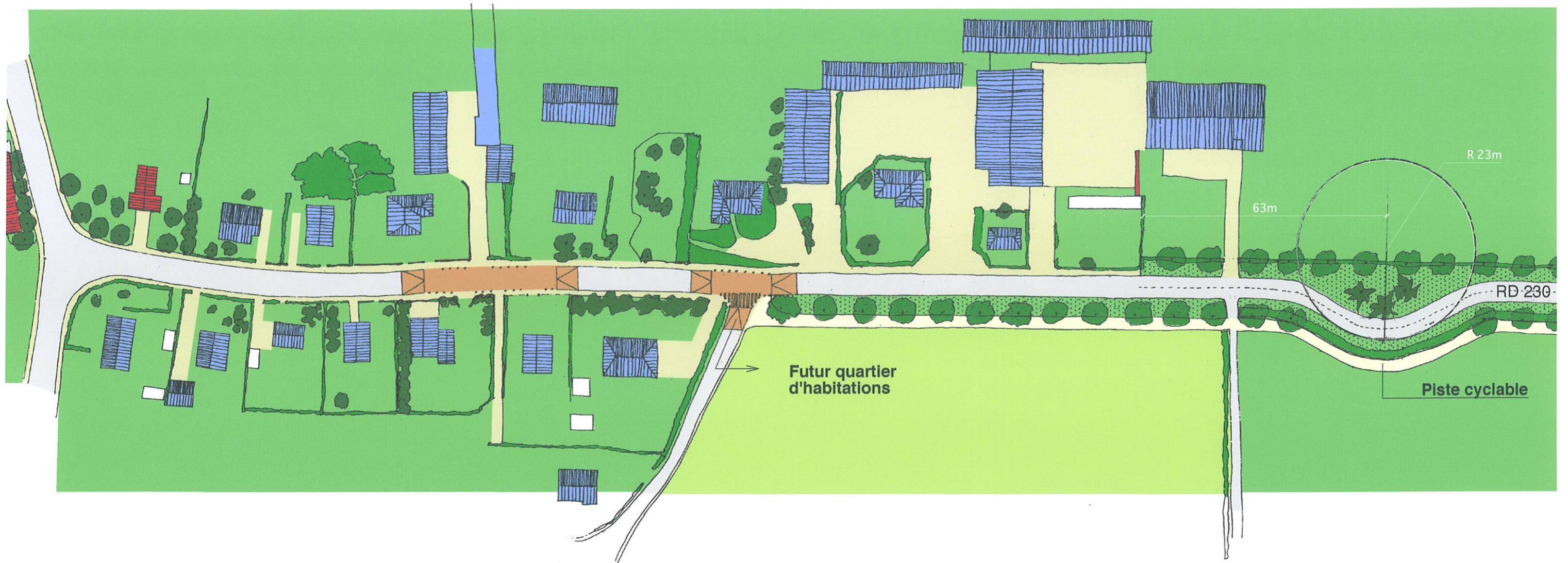


APPROBATION

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Projet d'aménagement d'une piste cyclable le long de la RD230

Ce document n'est qu'indicatif ; il reprend les premiers éléments d'études ;
la définition exacte de l'aménagement des pistes sera précisée lors des études détaillées.



TILLY-LA-CAMPAGNE
Département du Calvados

APPROBATION

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT DURABLE

AGENCE SCHNEIDER architectes urbanistes