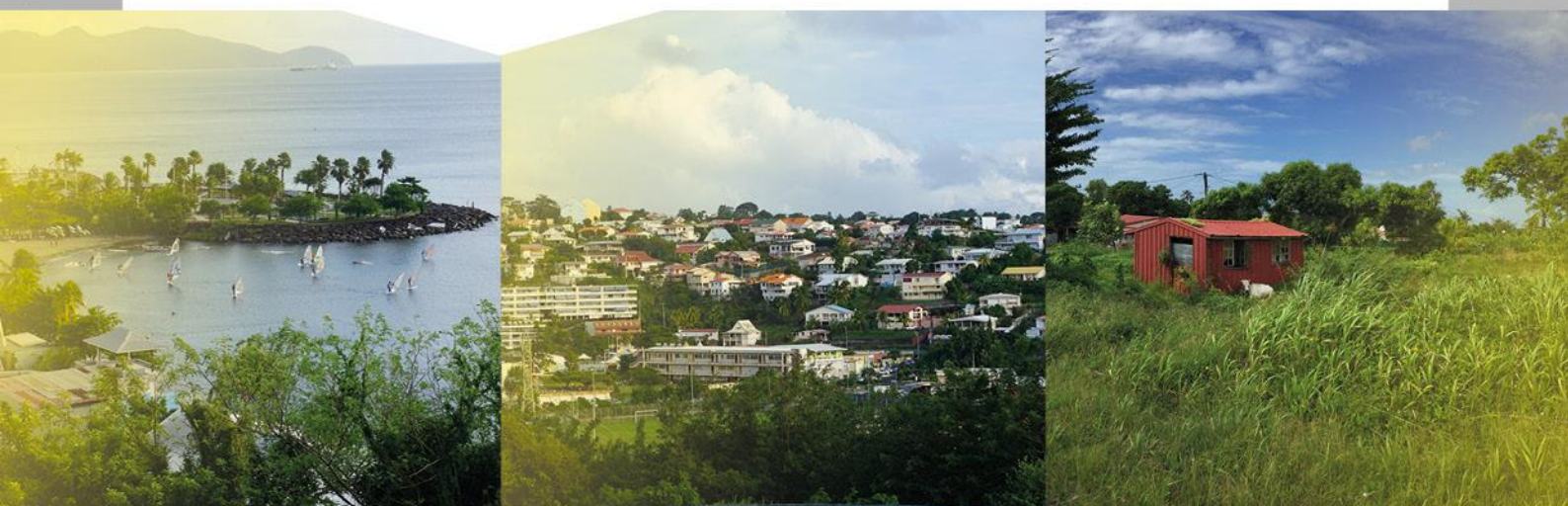


VILLE DE SCHOELCHER

PLU

PLAN
LOCAL
D'URBANISME



3 - Orientations d'Aménagement et de Programmation



I. Introduction

1. Rappels législatifs

Définies aux articles L151-6 et L151-7 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) comprennent en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

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 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.

Le Plan Local d'Urbanisme de Schoelcher comprend une grande OAP schématique établie dans sur le Grand Bourg comprenant le bourg de Schoelcher, Anse Madame, Madiana et Case-Navire. Une seconde OAP est relative au secteur de Fond Lahaye, côté Mer et côté Terre.

Ces OAP (textes et schémas) permettent de figer notamment les principes d'aménagement en termes de circulation, de stationnement, d'intégration/qualité urbaine et paysagère, d'implantation et de vocation de futures constructions. Elles précisent les typologies de constructions souhaitées ainsi que les règles de hauteurs.

Ces OAP ont une valeur réglementaire au même titre que le règlement du PLU. Une autorisation d'urbanisme ne pourra être délivrée que si le projet est compatible avec les principes de l'OAP et le règlement du PLU. Les prescriptions définies dans les OAP sont complémentaires à celles du règlement écrit du PLU.

Les principes d'aménagement sont détaillés pour chacune des orientations et disposent d'une transcription graphique.



II. OAP du Grand Bourg

1. Caractéristiques générales du secteur

Secteur central de la commune, le **Grand Bourg présente aujourd'hui un fort potentiel de développement**. Il se compose de quartiers aux identités propres qu'il convient de mieux reconnecter entre eux :

- le **littoral** depuis Madiana jusqu'à Anse Collat, faisant l'objet d'un projet de revitalisation économique ;
- le **Bourg**, centre administratif historique de la commune, il accueille à la fois des activités commerciales, touristiques, des services et des logements ;
- **l'Anse Madame**, quartier résidentiel avec des activités commerciales, liées au tourisme et au nautisme ;
- **Madiana** est un espace mixte composé à la fois d'espaces naturels et littoraux mais qui accueille également le Palais des Congrès, qui rayonne à l'échelle de l'île et de la Caraïbe.
- **Case Navire**, rare quartier de la commune peu impacté par la topographie qui abrite de grands équipements, une déchetterie et un projet de zone d'activité. Il accueille également de l'habitat sous forme de petits collectifs de maisons individuelles ou de lotissements.
- **L'Université des Antilles**, équipement structurant d'intérêt territorial, l'université se définit par un fonctionnement autonome. Son intégration dans un ensemble urbain plus fonctionnel permettrait de valoriser l'ensemble des quartiers ;
- **des espaces résidentiels**, majoritairement composé d'habitat individuel.

2. Principaux objectifs sur le Grand Bourg

Le SCoT identifie ce secteur comme centralité urbaine de proximité. Les conditions d'accessibilité et de mobilité doivent y être améliorées : renforcement du réseau de transport urbains, création de liaisons douces... Un parking-relais est également à envisager à Case Navire. Le SCoT prévoit également de mettre en œuvre un axe maritime local à partir du centre-bourg. Dans son PADD, la commune de Schœlcher réaffirme son souhait de formaliser une grande centralité sur le « Grand Bourg » mêlant habitat, équipements et activités économiques.

Tous les projets réalisés dans ce secteur devront donc contribuer ou ne pas réduire les possibilités pour :

- améliorer les connexions (viaire et modes actifs) par la formalisation des trames adaptées dans et entre les différents quartiers ;
- valoriser et renforcer les centralités commerciales et touristiques de l'Anse Madame et du Bourg ;
- formaliser l'aménagement d'un grand pôle d'équipement sportif sur Case Navire ;
- aménager un pôle multimodal en lien avec l'extension future de la ligne de TCSP ;
- valoriser le littoral depuis l'anse Collat jusqu'à Madiana ;
- valoriser le label station nautique et balnéaire,
- créer les aménagements permettant l'accueil d'activités maritimes ;
- conforter le développement du pôle touristique / culturel de Madiana Plage- Palais des Congrès via une meilleure accessibilité et perméabilité,
- tenir compte des problématiques d'érosion du trait de côte, en particulier dans le quartier de Madiana,
- aménager des parcours santé / sport adaptés à tous les âges et toutes les pratiques,
- aménager la Zone d'activités de Case Navire.

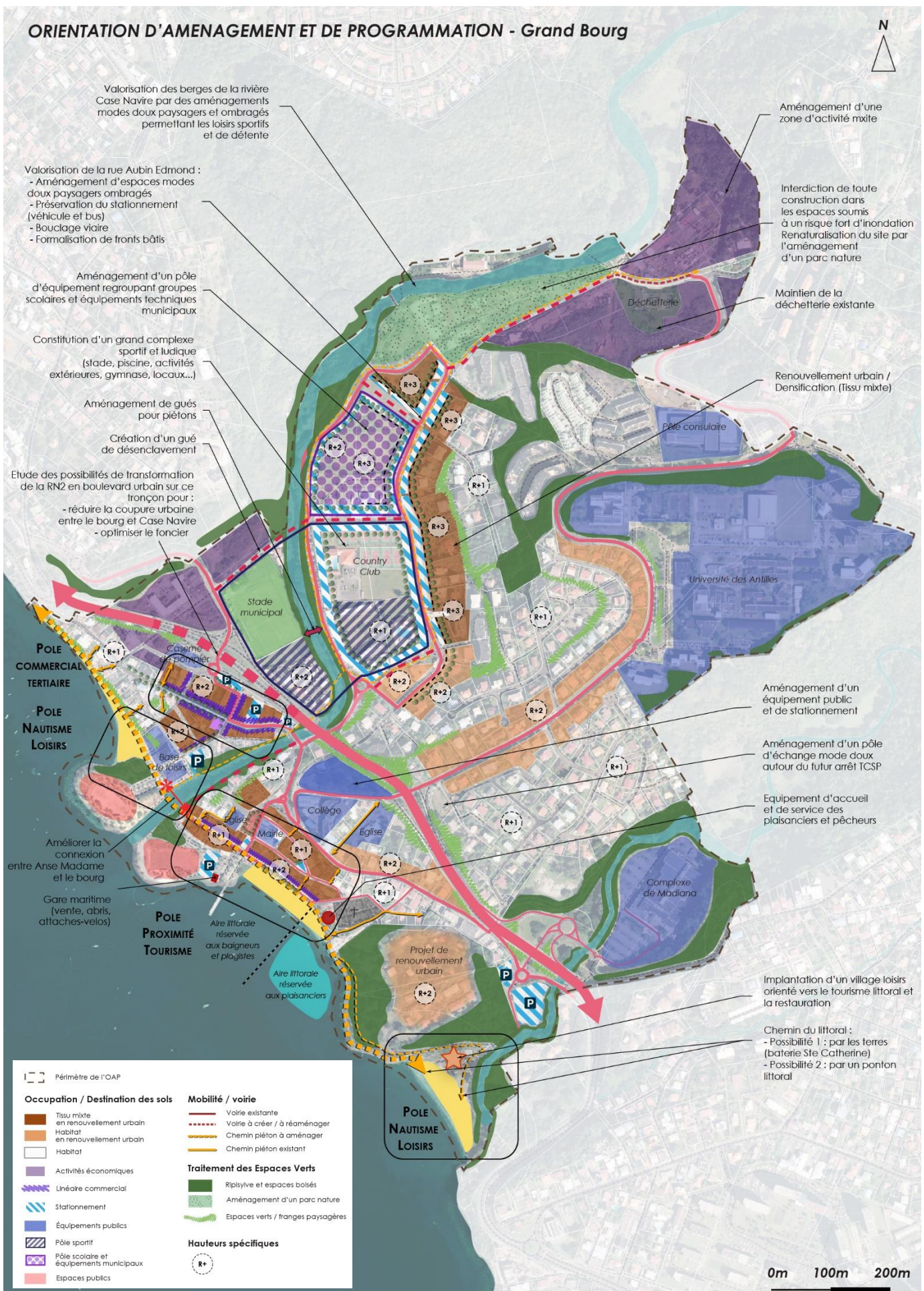
3. Principes programmatiques

Les ambitions portées à travers cette OAP visent à redonner une vision d'ensemble, restructurée et cohérente sur le Grand Bourg. Les principes d'aménagements envisagés sont de deux sortes :

- des aménagements thématiques permettant de lier les quartiers entre eux et de donner une « identité » commune au Grand Bourg ;
- des aménagements par quartiers visant à conforter leur développement/spécificité ou leur préservation en lien avec les autres quartiers.



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - Grand Bourg



ZOOM



3.1. Aménagements thématiques

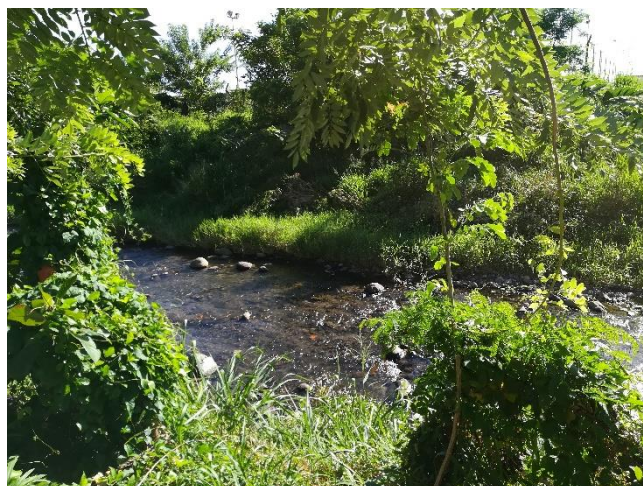
Traitement paysager

Une attention particulière devra être portée à la végétalisation de tous les espaces et de toutes les constructions sur l'ensemble du secteur, **l'objectif étant de parvenir à un quartier agréable à vivre et à pratiquer** (activités sportives, de loisirs etc.).

Ainsi :

- les espaces libres de constructions devront être aménagés en espaces verts ;
- les voies piétonnes, modes doux et le stationnement devront être arborés pour apporter ombre et fraîcheur ;
- sur l'ensemble du site, des espaces paysagers (franges tampons paysagères...) devront être aménagés et requalifiés (en bordure de la RN2, le long du littoral, sur le site de l'Université, au sein de Case-Navire) afin de faciliter l'intégration des bâtiments au regard du contexte environnant : pour limiter les covisibilités avec les espaces à vocation économique, les équipements publics et sportifs).
- de part et d'autre de la rivière Case-Navire, les berges devront être valorisées par des aménagements modes doux paysagés et ombragés permettant les loisirs sportifs et de détente.

Le site est marqué par un risque d'inondation réel sur la partie Nord. Compte-tenu des contraintes en termes d'inondation, toute construction située dans les espaces soumis à un risque fort d'inondation sera interdite. A titre d'exemple, sur le secteur Nord de Case-Navire, soumis au risque inondation, un parc nature devra à terme être aménagé et permettra de renaturaliser ce site.



Berges de la rivière Case Navire à valoriser



Valoriser l'ombrage naturel pour diminuer les îlots de chaleur

Améliorer les connexions entre les quartiers

La desserte interne du Grand Bourg s'effectue à partir des voies existantes. Plusieurs améliorations devront néanmoins être réalisées afin d'améliorer le maillage et la circulation. Ainsi, l'OAP prévoit la création ou le réaménagement de nouvelles voies :

- réaménagement de la voie Aubin Edmond : cette voie devra être transformée en lien avec l'évolution du quartier de Case Navire : organisation du stationnement, traitement paysager, intégration d'un parcours sportif linéaire, aménagements piétons. Cette voie devra être élargie pour relier plus facilement la future zone d'activité de Case Navire au Bourg. Des sens de circulation pourraient être envisagés afin de fluidifier la circulation et limiter les nuisances ;
- création d'une voie de désenclavement contournant le futur pôle sportif et permettant de relier la rue Aubin Edmond à la rue du Stade menant à Terreville en franchissant la rivière. Cette voie permettra de scinder l'actuel îlot sportif en multiples îlots à échelles plus humaines ;
- la création d'un segment de voie à l'entrée de Case Navire pour faciliter l'accès à la rue Aubin Edmond ;
- la création d'une voie pour l'entretien des berges au niveau du Bourg ;

Par ailleurs, la RN2 fait office de véritable coupure urbaine entre les quartiers (Anse Madame et Case Navire particulièrement). Son système d'échangeurs est aussi fortement consommateur de foncier dans un espace qui en manque. Une réflexion de long terme quant à sa transformation en boulevard urbain doit être envisagée. Cette évolution devra néanmoins tenir compte des incidences en termes d'inondation compte tenu du rôle de digue joué actuellement par la surélévation de la voie.

Les connexions entre les différents quartiers nécessitent également l'aménagement d'un véritable maillage pour les modes doux, qu'il soit confondu avec le maillage viaire (trottoirs) ou indépendant (maillage séparé) :

- toutes les requalifications de voies ou créations nouvelles devront intégrer des aménagements pour les modes doux : largeurs de trottoirs suffisantes (minimum 1,50 m), intégration de mobilier public (bancs, parcours santé...) et traitement paysager (arbres, arbustes, espaces ombragés...) ;
- préservation et mise en valeur stricte de tous les chemins de traverse (chemins chiens, escaliers...) existants ;
- aménagement d'un grand sentier piétonnier le long du littoral depuis Madiana Plage jusqu'à Anse Collat. Cet aménagement devra s'inscrire dans une politique plus globale de redynamisation du littoral schoelcherois ;
- la création d'un gué pour piétons permettant de traverser la rivière de Case Navire et de connecter le pôle sportif ;
- la valorisation des berges de la rivière Case Navire.

Ces aménagements faciliteront l'accès aux espaces de vie du quartier (espaces publics, commerces...) et aux différents équipements, sur l'ensemble du secteur. Ces aménagements participeront à la sécurisation des déplacements, notamment pour les collégiens et les habitants pratiquant des activités sportives et de loisirs.

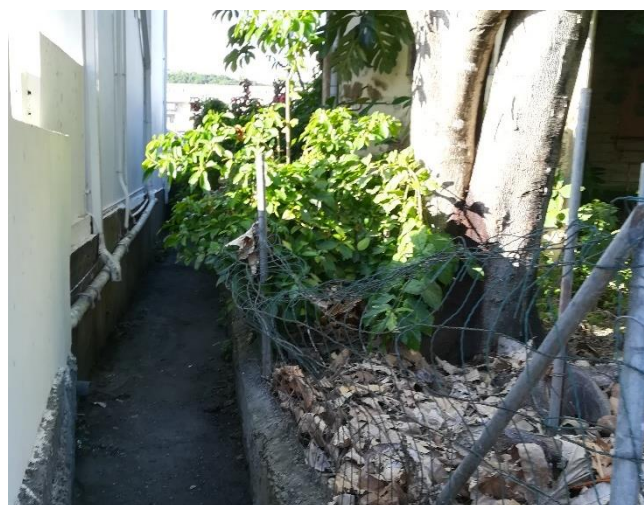
Afin de répondre aux besoins en stationnement pour les habitants, de nombreux espaces de stationnement complémentaires devront être réalisés. Le réaménagement de parkings et places de stationnement sont prévus sur l'ensemble de l'OAP (Madiana Plage, Anse Madame davantage orienté vers de l'arrêt minute, dans le bourg à proximité de la place des Arawaks et sur Case-Navire) en lien avec les pôles sportif et scolaire et les équipements municipaux.

Par ailleurs, la commune souhaite encourager l'intermodalité. A cet effet, deux pôles multimodaux seront identifiés sur cette OAP :

- un pôle d'échange mode doux autour du futur arrêt du TCSP est prévu au croisement de la sortie de la RN2 et de la RD44 ;
- une gare maritime (vente, abris, attache vélo) devra être créée sur la plage du bourg entre le ponton existant et la place des Arawaks.



Valoriser la rue Aubin Edmond



Valoriser les chemins chiens

3.2. Aménagements par quartier

Principes d'aménagements sur Le Bourg/ Anse Madame

Le Bourg et l'Anse Madame constituent le cœur de vie du Grand Bourg. Celui-ci doit donc être valorisé et dynamisé :

- le quartier de **l'Anse Madame** bénéficie d'un double statut en tant un pôle de nautisme et de loisirs sur la partie littorale et comme un pôle commercial et tertiaire sur le tronçon proche de la RN2 compte tenu de son accessibilité aisée. Ce double statut doit être conservé et valorisé par des aménagements adaptés.

Destination des constructions :

Habitation dans les espaces purement résidentiels / Mixité des fonctions avec commerces en rez-de-chaussée dans les espaces proches desservis par la RN2. Un renouvellement urbain est à privilégier afin de renforcer cette offre commerciale linéaire via le développement d'un stationnement et d'espaces publics adaptés.

Formes urbaines :

Bati mitoyen implanté à l'alignement ou dans la continuité des constructions existantes pour les espaces denses.

Hauteurs :

R+1 maximum (7m) pour les espaces strictement dévolus à l'habitat individuel.

R+2 maximum (9 m) avec possibilité de réduction 9m partiel ou 7m lorsque les voies sont de faible gabarit dans les espaces de renouvellement urbain

- dans le **Bourg**, il s'agira de valoriser les dynamiques touristiques en front de mer et le rôle de centralité de proximité.

Destination des constructions :

Le renouvellement urbain mixte, mêlant habitat et petits commerces ou habitat seulement sera autorisé, avec une logique de préservation et de mise en valeur de l'existant (hauteur, architecture etc.). De véritables linéaires commerciaux devront être structurés le long du littoral pour favoriser l'attractivité globale du quartier et son animation, en répondant aussi bien aux besoins des habitants que des touristes.

Ce renouvellement urbain affectera également ma caserne de gendarmerie.

Formes urbaines :

Bati mitoyen implanté à l'alignement ou dans la continuité des constructions existantes pour les espaces denses. Les futures constructions devront former des fronts bâtis marqués et rythmés à proximité de la voirie à l'image des constructions existantes.

Hauteurs :

R+1 maximum (7m) pour les espaces strictement dévolus à l'habitat individuel.

R+2 maximum (9 m) avec possibilité de réduction 9m partiel ou 7m lorsque les voies sont de faible gabarit dans les espaces de renouvellement urbain

Les politiques d'aménagements entreprises jusqu'à présent devront être poursuivies, permettant la mise en valeur des espaces publics, l'aménagement de places de stationnement, la création d'une aire littorale réservée aux baigneurs et plagistes et une aire réservée aux plaisanciers. En lien avec la volonté de développer le transport maritime sur Schœlcher, une gare maritime (vente, abris, attaches-vélos) et une capitainerie (équipement d'accueil et de services aux plaisanciers et pêcheurs) sont envisagées dans le bourg.



Des formes urbaines à préserver



Des linéaires commerciaux à formaliser sur le long terme dans l'Anse Madame et dans le Bourg

Principes d'aménagements sur Case-Navire

Les principes programmatiques retenus sur **Case Navire** visent à formaliser son aménagement :

- par la création d'îlots à taille humaine : réalisation de nouvelles voiries et valorisation de celles existantes (aménagements, modes doux, parcours sportifs, traitement paysager, stationnement) ;
- par la création d'un véritable complexe sportif et ludique d'envergure d'intérêt communal et intercommunal. Il accueillera un stade, une piscine, des activités extérieures, un gymnase, des locaux, etc. Il ne doit pas s'agir simplement de l'addition d'équipements les uns à côté des autres mais bien de penser un aménagement d'ensemble. Situé de part et d'autre de la rivière Case Navire, une partie de cet équipement sera soumise au risque d'inondation. Les aménagements réalisés devront permettre une résilience facile.
- par la création d'un pôle d'équipement regroupant des groupes scolaires et des équipements techniques municipaux, afin de répondre aux besoins de renouvellement des structures existantes ;
- par la création d'une zone d'activité économique d'intérêt communautaire, intégrant la déchetterie existante qui devra être maintenue ;
- par l'urbanisation et la construction d'un front bâti structurant le long de la rue Aubin Edmond. Il s'agira, en lien avec les pôles sportifs et d'équipements, de valoriser le foncier disponible dans le quartier et de renforcer la population résidente à proximité de l'ensemble des aménités offertes dans le Grand Bourg. Cette rue devra par ailleurs être valorisée avec des aménagements d'espaces modes doux paysagers ombragés, le stationnement y sera préservé.
- par une urbanisation purement résidentielle sur les coteaux, avec des espaces de renouvellement urbain limités aux espaces les plus proches des grands axes.

Destination des constructions :

Mixité des fonctions le long de la rue Aubin Edmond avec prédominance d'habitat. Le développement d'activités de proximité dans ce secteur ne devra pas s'effectuer au détriment des pôles commerciaux de l'Anse Madame et du Bourg

Equipements publics

Activités économiques dans la ZAE et autour de la déchetterie

Formes urbaines :

Bâti mitoyen implanté à l'alignement ou dans la continuité des constructions existantes pour les espaces denses. Les futures constructions devront former des fronts bâtis marqués et rythmés à proximité de la voirie

Hauteurs :

R+3 maximum (12 m) le long de la rue Aubin Edmond

R+1 (7m) à R+3 (12) pour les équipements

la hauteur dans la ZAE sera limitée à 16,50 m

R+1 (7m) ou R+2 (9m) dans les quartiers résidentiels en fonction de l'intérêt à opérer du renouvellement urbain

Il s'agira de densifier ce quartier non pas avec des hauteurs plus importantes mais en produisant des formes urbaines plus compactes, plus en lien avec l'esprit de « bourg traditionnel » avec des constructions privilégiant la mitoyenneté et l'alignement par rapport à la voie ou par rapport aux constructions limitrophes.



Un pôle sportif à formaliser



Un potentiel en termes d'aménagement



Des formes urbaines à renouveler pour fédérer autour d'une véritable identité de quartier

Principes d'aménagements sur Madiana

Madiana est un quartier dédié aux activités de loisirs et de nautisme. Un village loisirs orienté vers le tourisme littoral et la restauration pourra être implanté sur la plage dans le respect de son environnement. Il devra être constitué de constructions légères n'impactant pas le site. Un travail de maintien de la qualité des eaux de baignades devra être engagée.

Le parking existant situé à proximité du rond-point sera valorisé et optimisé

L'aménagement du sentier du littoral permettra d'augmenter la place des mobilités douces et de la nature et connecter ce secteur au bourg de Schœlcher.



*Activités de loisirs et économiques existantes à intégrer
au futur village loisirs sur Madiana*

La Palais des congrès et le cinéma sont conservés. Leurs connexions piétonnes avec Madiana – plage et le bourg devront néanmoins être confortées.

Principes d'aménagements sur l'Université et les quartiers environnants

La pérennité de l'université doit être maintenue mais son intégration dans le tissu local doit être améliorée :

- le traitement paysager appliqué doit concourir à faciliter l'intégration des bâtiments dans le paysage et permettre de réduire les coupures opérées par les différentes hauteurs de bâtiments ;
- les connexions pour les modes doux doivent être développées pour connecter l'université au Bourg, à Madiana et à Case Navire.

Dans les espaces pavillonnaires environnant, un renouvellement urbain encadre pourra intervenir le long des principaux axes de communication. Celui-ci devra néanmoins être limité (R+2 – 9 m) afin de tenir compte des constructions existantes et de ne pas créer de densités trop importantes qui rendrait les conditions de vie et de circulation moins appréciables. Un épannelage des hauteurs ou des hauteurs partielles devront de plus être respectées pour permettre une meilleure intégration du site, notamment avec les équipements publics et sportifs.



Des équipements à conserver

III. OAP de Fond Lahaye

1. Caractéristiques générales du secteur

Considéré comme le second bourg de Schœlcher depuis sa création, le quartier de Fond Lahaye fonctionne en quasi-autonomie et reproduit, à son échelle, les mêmes enjeux de développement que la commune dans son intégralité :

- nécessité de valoriser le littoral et l'arrière-pays ;
- traitement de la coupure urbaine générée par la RN2. Deux ensembles se distinguent (côté Mer et côté Terre). Ces deux sous-quartiers présentent des variantes urbaines et architecturales : un secteur plus dense côté Mer et plus aéré côté Terre qui s'inscrit dans un milieu plus naturel et boisé.
- encadrement des formes urbaines ;
- valorisation de ses espaces d'activités
- poursuite du traitement de ses espaces publics et espaces verts.

2. Principaux objectifs sur Fond Lahaye

Dans le SCoT, Fond Lahaye est identifié comme une centralité urbaine de proximité avec pour ambition l'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité.

La commune souhaite également réaffirmer Fond Lahaye et revaloriser son identité en tant que bourg

Pour y parvenir, il est envisagé en termes d'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité, les mesures suivantes :

- valoriser durablement les ressources maritimes en développant les activités de pêche,
- consolider les polarités commerciales existantes et valoriser les espaces publics,
- développer le tourisme littoral valorisant le label station nautique et balnéaire,
- développer l'intermodalité,
- valoriser les modes doux,
- aménager des parcours santé / sport adaptés à tous les âges et toutes les pratiques,
- intégrer la mise en œuvre d'un futur un viaduc de contournement de la RN2 à l'étude par les services de la CTM.

3. Principes programmatiques

3.1. Morphologie urbaine

Côté Mer, Fond Lahaye se caractérise par des formes urbaines très denses organisées sous formes d'ilots aux caractéristiques précises qu'il convient de préserver :

- **maintien des cœurs végétalisés** : de nombreux petits espaces verts interstitiels permettent d'aérer ces ilots et de limiter, partiellement, les covisibilités.
- **faibles hauteurs** : la majorité des constructions sont de plain-pied (4m) ou dispose d'un étage partiel (7m partiel). Ces hauteurs sont à conserver. Les nouvelles constructions ou les surélévations ne pourront disposer d'un étage partiel correspondant au maximum à 50% de l'emprise du niveau du RDC. Celui-ci pourra néanmoins être aménagé en terrasse. Ces dispositions doivent contribuer à maintenir des ouvertures et des puits de lumière sur l'ensemble des constructions

Des dérogations pourront être accordées dès lors que la largeur de la parcelle est significativement inférieure à celle des parcelles voisines. Les terrains les plus en pentes, ou ceux ouverts sur des espaces publics (dont RN2), et identifiés dans l'OAP, pourront bénéficier d'une hauteur à R+2 (9 m).

- **maintien d'une implantation en continuité et à l'alignement**, ou à défaut en continuité des bâtiments limitrophes. Les avancées sur le domaine public sont interdites. La morphologie des voiries (rues étroites, absence de trottoirs dans la majorité des cas) ne permet plus qu'une réduction des espaces collectifs soit envisageable afin de maintenir un cadre de vie agréable.



Des formes urbaines denses typiques à préserver

Côté Terre, les contraintes liées au PPRn limitent les possibilités de densification sur une partie du quartier. Les densités rencontrées y sont donc moindres. Toutefois, les principes d'aménagements prévus côté Mer devront y être appliqués. L'objectif est de pouvoir à terme généraliser un modèle urbain qui caractérise le quartier dans son intégralité. Des implantations plus souples en retrait et sans continuité pourront cependant être appliquées pour tenir compte des habitations existantes.

3.2. Activités économiques et valorisation de l'espace public

Une fois le viaduc de contournement réalisé, la RN2 devra être aménagée en une véritable rue commerçante, facilement accessible et sécurisée, autant pour les piétons, que pour les véhicules.

A l'instar du Grand Bourg, le littoral de Fond Lahaye fera l'objet d'une revalorisation avec la création d'un espace public aménagé couplé à un parking, de la création de l'APIT (Aménagement Portuaire d'Intérêt Territorial) afin d'offrir aux pêcheurs un cadre de travail pertinent et d'activités économiques liées au tourisme.

Sur ces deux secteurs, l'identification de linéaires commerciaux de part et d'autre de la RN2 et le long du littoral permettra de valoriser les activités économiques existantes et de préserver les commerces d'éventuels changements d'usage.



Un littoral à valoriser en lien avec les activités de pêche et les activités touristiques

3.3. Traitement paysager

La ripisylve de Fond Lahaye devra être préservée et valorisée comme espace de circulation.

Les espaces verts devront être aménagés de part et d'autre de la RN2 pour en limiter les nuisances sonores et visuelles, ainsi qu'au cœur de certains îlots afin de faciliter l'intégration des bâtiments entre eux et offrir des ouvertures visuelles entre les différents lots d'habitations. Enfin, les sentiers de randonnée vers An Ba So seront valorisés, en lien avec la volonté de la commune de développer le tourisme vert. Ces sentiers devront être aménagés de telle manière à ce que la richesse écologique des espaces naturels ne puisse être affectée par les marcheurs et touristes.



Des aménagements paysagers à créer le long de la rivière de Fond Lahaye

3.4. Accès et desserte

L'accès routier à Fond Lahaye s'effectue aujourd'hui principalement depuis la RN2 qui traverse le site d'Est en Ouest et dans une moindre mesure par la rue Emmanuel Ravoteur qui permet de desservir le quartier de Fond Duclos.

La traversée de Fond Lahaye constitue depuis des décennies un véritable nœud dans le trafic routier vers Fort-de-France depuis la côte nord caraïbe. Une étude a été lancée et est aujourd'hui pilotée par la Collectivité Territoriale de Martinique pour la réalisation d'un viaduc qui passera au-dessus de Fond Lahaye côté Mer.

De nombreuses voiries existantes, sous la forme d'une trame viaire orthogonale, irriguent Fond Lahaye côté Mer. Côté Terre, seules les rues Emmanuel Ravoteur et Stéphane Clément, qui fonctionnent en sens unique, permettent de desservir le quartier. Des travaux de connexions sur la partie littorale sont à envisager afin de permettre un bouclage viaire.

Sur l'ensemble du quartier, il s'agira également de réaménager un réseau de modes doux sur la base des « chemins chiens » existants. Certains tronçons devront faire l'objet d'un aménagement total le long de la rivière et des principales voies pour faciliter les déplacements et l'accès aux équipements présents (stade, école maternelle, école primaire et école nautique) et perméabiliser les déplacements piétonniers entre Côté Terre et Côté Mer.

Des parkings dispersés devront être réalisés dans le quartier afin de satisfaire aux besoins liés aux logements et limiter le stationnement diffus et anarchique aujourd'hui prédominant sur Fond Lahaye.



Voirie inadaptée à réaménager et sécuriser // Source : crédit CITADIA

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - Fond Lahaye

