

Plan Local d'Urbanisme

4. Orientations d'Aménagement et de Programmation

APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire du **24 juin 2021**

Le Président, Monsieur **Joël BRUNEAU**

4.	Orientations d'Aménagement et de Programmation
----	--

Table des Matières

1. Présentation des Orientations d'Aménagement et de Programmation	3
1.1. Préambule	3
1.2. Echancier de réalisation	3
1.3. La portée des Orientations d'Aménagement et de Programmation	4
1.4. Dispositions s'appliquant aux futurs quartiers d'habitat	7
2. Traduction spatiale et programmatique par secteur	14
2.1. Secteur n°1	14
2.2. Secteur n°2	18



Les orientations d'aménagement et de programmation sont définies aux articles L.151-6 et L.151-7 du code de l'urbanisme :

Article L.151-6

« 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 et les déplacements.

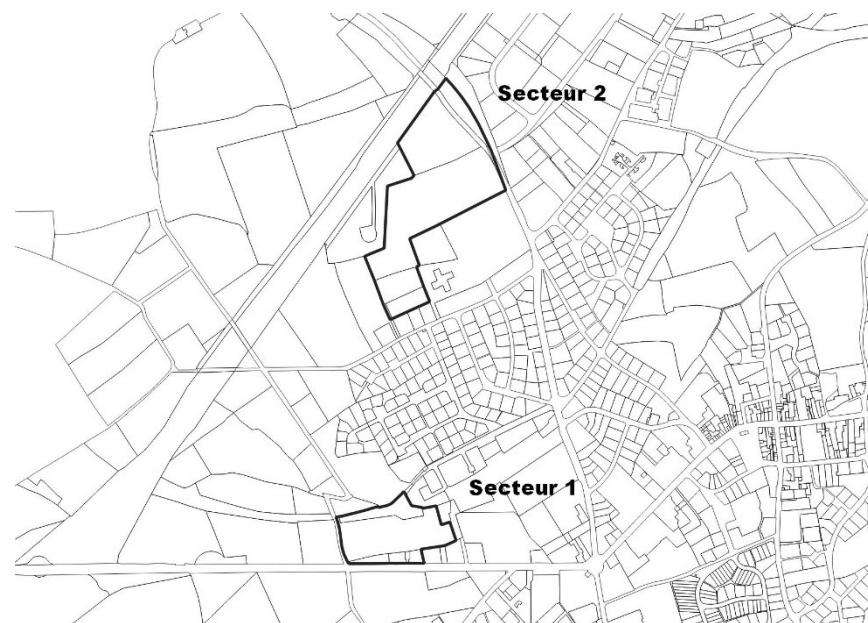
En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17. »

Article L.151-7

« 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. »

Secteur 1 : court-moyen terme (premières livraisons 2024/2025)
Secteur 2 : durée du PLU



1.3.1. L'objet des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les «orientations d'aménagement et de programmation» constituent une pièce du dossier de Plan Local d'Urbanisme.

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent **des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.**

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent 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. Elles peuvent 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.

Elles peuvent comporter **un échéancier prévisionnel** de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur **des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur**, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de **schémas d'aménagement** et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Elles peuvent adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports.

2. En ce qui concerne l'habitat, dans le cas des plans locaux d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat, ces orientations précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les objectifs énoncés à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, dans le cas des plans tenant lieu de plan de déplacements urbains, elles précisent les actions et opérations d'aménagement

Visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions mentionnées à l'article L. 122-1-9 du présent code.

1.3.2. La portée des Orientations d'Aménagement et de Programmation

L'article L.151-6 du code de l'urbanisme instaure **un lien de compatibilité** entre les travaux ou opérations d'aménagement et les orientations d'aménagement.

Ces travaux ou opérations doivent en outre **être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement** mentionnées et avec leurs documents graphiques.

Cette compatibilité signifie que **les travaux et opérations réalisés** dans les secteurs concernés **ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement** retenues. Ils doivent **contribuer à leur mise en œuvre** ou tout au moins **ne pas les remettre en cause.**

1.3.3. L'articulation des OAP avec les autres pièces du PLU

• L'articulation avec le PADD

Ces orientations d'aménagement et de programmation sont établies **dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)**, qui définit les orientations générales pour la ville et au-delà, précisent certaines d'entre-elles, voire les déclinent sur le plan pré-opérationnel.

• L'articulation avec les règlements graphique et écrit

Les **orientations d'aménagement et de programmation** sont **complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique**, qui s'appliquent cumulativement.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en terme de compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation et en terme de conformité avec les dispositions réglementaires.

La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur. Cette cohérence s'exprime au travers du zonage et de la règle écrite.

1.3.4. La mise en œuvre des dispositions du PLU dans les secteurs d'orientation

Pour chacun des secteurs concernés, les orientations définissent les **principes du parti d'aménagement** ainsi que **l'organisation urbaine** retenue.

La règle d'urbanisme définit, quant à elle, le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues.

Ainsi, les occupations et utilisations du sol doivent être conformes avec le règlement du PLU et respecter les orientations d'aménagement et de programmation prévues dans le présent document.

Une demande d'autorisation d'occuper ou d'utiliser le sol pourrait donc être rejetée au motif que le projet n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation définies dans le présent document.

1.3.5. Les modalités d'application

• Les schémas et leur légende

Au-delà des **orientations littéraires** définies et dont la prise en compte s'impose (au moins dans l'esprit) à l'ensemble des secteurs d'orientation visés dans le présent document, **les orientations d'aménagement sont présentées de la même façon** :

- un texte qui expose le contexte du projet, les objectifs poursuivis et les orientations générales, éventuellement illustrées de schémas ;
- un schéma de synthèse qui présente les orientations générales édictées sur l'ensemble du secteur.

L'**expression graphique** de ces schémas de synthèse **et leur légende** sont **harmonisées** pour l'ensemble des secteurs et expriment l'intention générale poursuivie.

S'inscrivant **en complément avec le règlement**, les orientations n'ont pas pour objet de s'y substituer mais de le compléter. C'est la raison pour laquelle **la terminologie utilisée dans ces schémas est différente de celle retenue dans le règlement**. Il s'agit ainsi d'éviter toute confusion ou contradiction entre ces deux documents du PLU : les orientations d'aménagement et les parties réglementaires.

Les orientations d'aménagement et de programmation ayant un caractère opposable aux demandes d'autorisation, il convient de préciser le sens des légendes et la précision qu'elles apportent au règlement.

La destination dominante

Certains **îlots programmatiques** qui composent les orientations d'aménagement sont identifiés en fonction de **leur destination préférentielle** : habitat collectif notamment.

Sauf **mention contraire** précisée dans la présentation littéraire de l'OAP, cette destination dominante n'exclue pas que des constructions ayant une autre destination puissent être réalisés.

La **destination dominante** exprime donc la **vocation générale** du secteur.

Elle s'apprécie ainsi à l'échelle de l'ensemble de l'espace délimité graphiquement, ce qui ne s'oppose pas à ce que des constructions soient dévolues à une autre destination ; et trouve sa traduction dans l'essentiel, **75% au moins**, de l'ensemble des surfaces de plancher réalisées.

Les principes de composition

Derrière ces principes, sont présentés des **éléments de composition urbaine** qui relèvent de l'évolution du cadre bâti, des extensions ou des déconstructions-reconstructions par exemple, ainsi que des **principes généraux d'implantation des constructions**.

Les espaces ou linéaires de voies où est indiquée **l'implantation des constructions structurant les axes** (cf. «principe d'alignement et d'effet «façade urbaine» à créer»), correspondent à la recherche d'un **ordonnancement des constructions**, le long de l'axe à l'alignement ou avec **un recul très structuré**, ce qui ne s'oppose pas à créer **une discontinuité du front bâti** ainsi constitué.

Les principes de liaison ou de desserte

L'organisation générale de la voirie est présentée dans les orientations graphiques. Y sont distingués divers éléments tels que des **circulations douces** ou des axes de **liaison principale**. Bien que ces **éléments** soient **indicatifs** (dans l'attente des études techniques plus approfondies), l'organisation de cette desserte et l'esprit général auquel elle correspond

devront être respectés dans l'esprit ; et ce, sauf contrainte particulière (notamment technique) qui devra alors être justifiée.

Les voies indiquées « à créer ou à conforter » relèvent quant à elle d'un **caractère plus obligatoire** puisqu'elles participent à l'organisation générale du maillage des voies, tant à l'échelle du secteur concerné que son inscription dans la continuité de son environnement viaire ; leur tracé reste cependant indicatif.

Les principes d'aménagement

C'est sous ce volet que sont présentés et localisés les éléments constitutifs du paysage avec, essentiellement, des espaces paysagers. Il s'agit d'espaces au caractère végétal affirmé qui contribuent à l'aération des secteurs et qui renforcent la trame verte prévue à l'échelle de la ville au travers de différentes protections affirmées sur les plans de zonage et au règlement. Leur localisation est généralement indicative et leur positionnement peut être déplacé.

1.4.1. Volet urbain

• Typologie du bâti et densité

Le secteur 1 adoptera les principes d'un écoquartier et sera principalement réservé à l'habitat et à des activités compatibles et non nuisantes.

Dans un souci de mixité sociale, typologique et fonctionnelle, l'aménagement de ce secteur devra veiller à **diversifier les typologies et les formes d'habitat**. Au-delà, il devra veiller à respecter les dispositions suivantes issues du PLH :

- au moins **25% de LLS** et de **logement abordable** :
 - 15% de LLS,
 - 10 de logements abordables.
- Pour toute opération de plus de 20 logements locatifs sociaux, 30 % des logements seront de type PLAII dont 50 % de petits logements (T1, T2).

Selon la programmation envisagée, la **densité moyenne nette** ne pourra pas être inférieure à **30 logements à l'hectare**.

• Parcellaire

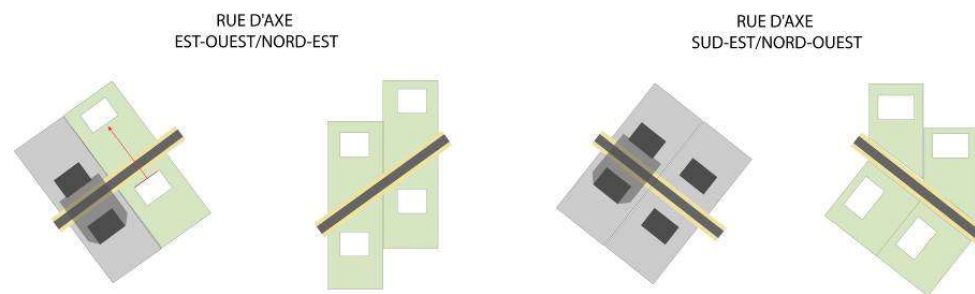
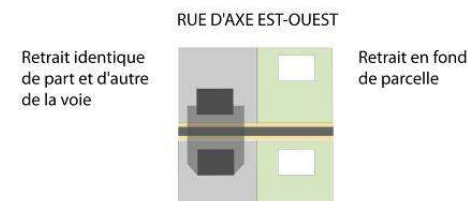
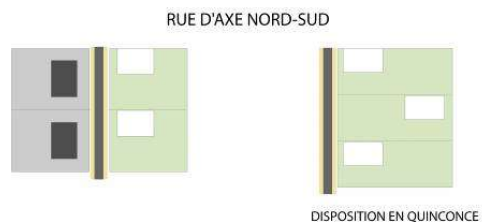
Afin de garantir **une diversité dans l'offre d'habitat** et de répondre ainsi à une demande multiple, les parcelles en lots libre seront de taille et de forme variable, en cherchant à optimiser l'espace et éviter tout gaspillage.

Le tracé parcellaire tiendra compte du contexte général du site (orientation, proximité des quartiers environnants...) et garantira une utilisation optimale de l'espace public et de chacun des lots (limitation des espaces perdus et des travaux de terrassement, gestion des vis-à-vis, orientation adaptée aux programmes solaires...).

Outre, l'interdiction des implantations fantaisistes et aléatoires (règles d'alignement), il conviendra d'implanter dans la mesure du possible (sauf contraintes liées à l'ensoleillement...) les constructions avec un retrait modéré vis-à-vis des voies principales (voir schéma d'orientation). Il s'agira ainsi de faire en sorte que les bâtiments visés par l'orientation participent pleinement à la définition du paysage urbain des futurs quartiers, l'implantation du bâti devra également veiller à privilégier l'ensoleillement des pièces à vivre en se référant dans l'esprit des schémas suivants.

Dispositions
inappropriées (gris)

Dispositions
à privilégier (couleur)



- **Accès et desserte**

Dans le but de **réduire l'imperméabilisation des sols** au minimum nécessaire, l'emprise des bandes roulanges ne pourra dépasser (sur l'ensemble des secteurs visés) **4,50 mètres dans le cas d'une circulation à double sens et 3,00 mètres dans le cas d'une circulation à sens unique**.

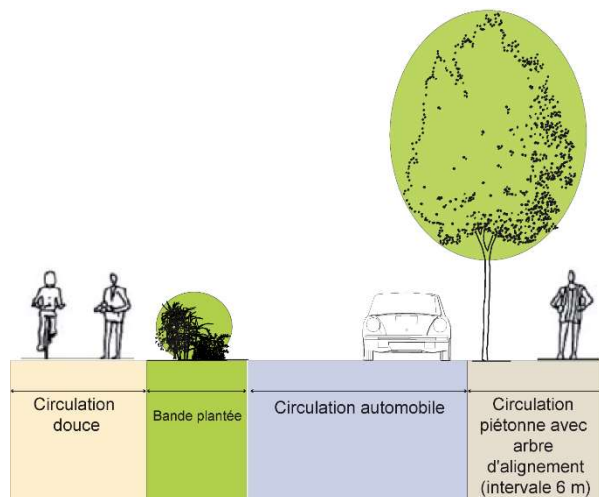
Si des **impasses automobiles** sont envisagées, elles se prolongeront nécessairement en chemins, ruelles, espaces publics... et seront traitées avec soin (cf. paragraphe Espaces publics).

Traitement de principe

Séparation des différents modes de circulation entre les déplacements automobiles et les déplacements doux par une rangée d'arbres sur au moins un des côtés de la voie. L'autre côté pourra quant à lui être traité par une haie basse.

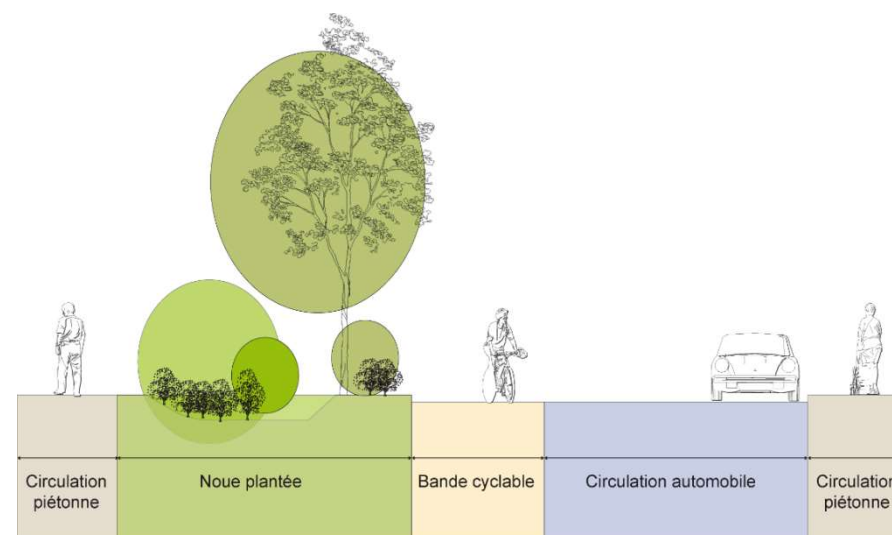
Sur le plan fonctionnel, et en dehors des éventuelles constructions d'habitat collectif qui pourraient voir le jour, **les accès directs sur les voies principales seront proscrits ou en tout cas très fortement limités** pour les habitations individuelles... de manière à donner un véritable statut de liaisons inter-quartiers à terme à ces voies et à garantir la sécurité des usagers, et notamment des plus jeunes.

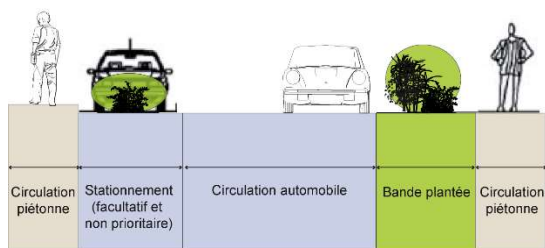
Exemple de coupe-type – voie principale (à titre indicatif)



Traitement type voie principale

Exemple de coupe-type – voie principale avec noue (à titre indicatif)



Exemple de coupe-type – voie secondaire (à titre indicatif)*Traitement type voie secondaire*Traitement de principe

Des **places de stationnement** pourront être **aménagées ponctuellement le long des voies** afin de compléter l'offre organisée prioritairement autour des zones de stationnement collectif résidentiel prévues à cet effet (voir plus loin).

Des bandes arbustives sépareront systématiquement la chaussée des espaces dédiés aux circulations piétonnes, tandis qu'une végétation appropriée en taille et développement accompagnera les places de stationnement pour les dissimuler.

D'une manière générale, il sera accordé le plus grand soin à la **végétalisation des abords des voies** de manière à ce que celles-ci participent pleinement à la qualité de vie des résidents et des passants et constituent un élément à part entière et structurant de la composition urbaine du quartier (cf. paragraphe Espaces publics).

Le traitement des abords de voies

Le traitement de certaines voies secondaires ou tertiaires en zone de rencontre

Selon la nature des opérations projetées, le **traitement de la desserte de certaines opérations en « zone de rencontre »** (priorité donnée aux piétons, 20 km/h maxi, cohabitation des modes de déplacements) pourrait être privilégié, de manière à permettre le traitement des voies concernées comme **espace public à part entière**.



- **Organisation du bâti**

Les aménagements proposés devront favoriser **une implantation des constructions adaptée au contexte et respectueuse de l'intimité des habitants**, tout en veillant à ne pas gaspiller l'espace et les terrains.

Les constructions devront pouvoir s'implanter sur chaque parcelle sans créer de **vis-à-vis préjudiciable pour les parcelles voisines**, ni créer d'**ombres projetées indésirables** vis-à-vis des autres bâtiments (voir plus haut).

Les constructions devront ainsi pouvoir bénéficier d'un **ensoleillement favorable** (façade principale au sud avec une tolérance de plus ou moins 30°), conformément au schéma plus haut.

- **Espaces publics minéraux et végétaux**

L'aménagement des secteurs considérés sera de nature à **préserver le caractère « rural »** de la commune : il devra se montrer simple, discret et facile à entretenir.

A l'exception de la bande roulante des voies, l'ensemble des traitements de surface seront de nature perméable ou semi-perméable. Pour ce qui a trait aux voies secondaires, leurs abords devront être également végétalisés, avec des bandes arbustives ou des alignements d'arbres sur au moins un côté de la rue.

Les matériaux pour le traitement des espaces publics seront choisis de manière judicieuse, en évitant le tout bitume et l'aspect trop "routier" (minimiser les surfaces d'enrobé et les bordurages béton), au profit de matériaux plus qualitatifs (pavés, stabilisé, béton désactivé, etc.).

Les **espaces paysagers communs** doivent couvrir au moins **15% du terrain d'assiette de l'opération** (compris les espaces dédiés aux cheminements piétons et leurs abords, ainsi que les abords des voies automobiles). Les espaces paysagers devront constituer un élément structurant de la composition urbaine de l'ensemble, et ainsi :

- être répartis de façon judicieuse sur l'ensemble de la zone considérée, et dans la mesure du possible être visibles depuis les voies existantes ou à créer afin de constituer un lieu convivial participant à la qualité de vie des résidents et des passants,
- soit composer une trame verte qui participe à la végétalisation des abords des voies (pour les voies principales), ou qui constitue un maillage incluant ou non une liaison piétonnière douce traversant l'opération pour se raccorder sur les voies publiques ou privées existantes ou à créer ouvertes à la circulation publique,
- soit utiliser les deux aménagements précédents en complément l'un de l'autre ».

Le traitement des espaces collectifs de type végétal devra s'inscrire dans une logique de jardin rustique d'accompagnement et/ou de jardin champêtre et contribuer à **l'objectif de réduction des îlots de chaleur**.

Les végétaux plantés s'accompagneront d'une végétation spontanée comme le lierre en couvre sol, tandis que l'ambiance champêtre sera renforcée par le choix d'essences locales.

Il s'agira ici de privilégier un traitement nécessitant un entretien léger de la part de la collectivité : coupe relevée et espacée des gazons, taille paysagère des arbres et arbustes...

L'**emprise des sentes piétonnes** matérialisées sur les orientations graphiques ne devra pas être inférieure à **2,0 mètres**, cette emprise minimale correspondant au cheminement lui-même et ses abords.

1.4.2. Volet bâtiment

• Implantation des constructions

La **disposition du bâti** doit être comprise comme **un élément à part entière du projet urbain**. A ce titre, l'implantation des futures constructions sera définie en plan-masse avec un degré de précision fonction du positionnement et du rôle urbain affecté à chaque édifice (zone constructible, positionnement des accès, alignement, retrait obligatoire, ligne de sens de faîtage...).

En outre, et pour rappel, les projets définis devront être compatibles avec les ordonnancements exigés sur les deux secteurs particuliers définis (voir plus haut).

• Aspect des constructions

Toutes les formes architecturales seront autorisées, dans la limite des prescriptions du PLU. Le choix des matériaux, finitions de surface et couleurs sera libre, dans la limite des prescriptions du PLU. Cependant, l'usage de matériaux locaux et respectueux de l'environnement pourra être recherché. Au-delà, les bâtiments respecteront les principes de base du bioclimatisme (valorisation des apports solaires, maîtrise des surchauffes estivales, isolation renforcée...). L'usage de matériaux locaux biosourcés devra être recherché sauf contraintes techniques et/ou économiques fortes devant être alors justifiées.

Dans le cas où ils soient prévus, les dispositifs solaires (chauffe-eau solaire, panneaux photovoltaïques...) devront être compris comme des éléments de composition du projet et donc correctement intégrés à l'enveloppe du bâti.

Référentiels en matière d'habitat

Ces référentiels sont donnés à titre illustratif, ils n'ont donc qu'une valeur indicative de ce qui pourrait être envisagé et programmé dans les zones d'urbanisation future de la commune.

.....> Habitat individuel



.....> Habitat intermédiaire



.....> Habitat collectif



• Aménagements extérieurs et traitement des limites

Les **abords des constructions** seront aménagés de sorte à établir **une relation harmonieuse et réciproque entre les logements et les espaces extérieurs**.

Il en sera de même en ce qui concerne le rapport entre chaque parcelle et l'espace public : à moins d'une implantation sur limite, au pied de chaque construction, une zone tampon, définie en plan-masse, assurera une transition douce entre la rue et le ou les logements.

Les clôtures pourront prendre différentes formes : une haie, un muret surmonté de lisses, un grillage... Les clôtures seront composées de végétaux, de préférence d'essences variées (conifères interdits). En cas d'ajout d'un grillage à la haie, ce grillage sera placé à l'arrière de la haie depuis la rue.

Afin d'assurer une nécessaire homogénéité sur l'espace public, et dans la mesure du possible, le constructeur prendra en charge toutes les clôtures donnant sur l'espace public, que ce soit au niveau de la rue ou au niveau du jardin. Les clôtures sur la rue intégreront les coffrets techniques (électricité...) des particuliers. Les essences des haies seront imposées ou a minima limitées. Ainsi, on évitera la haie de thuyas ou de palme pour privilégier des essences locales.

Les haies bocagères devront être privilégiées.



Haie de Thuyas



Haie libre

En outre, la haie libre et diversifiée avec des essences locales permettra :

- d'adoucir les lignes géométriques du bâti,
- d'atténuer l'impact des constructions, en détournant l'attention visuelle,
- de valoriser le paysage,
- de limiter l'érosion des sols,
- de renforcer la biodiversité.

Enfin, les coffrets techniques, boîtes aux lettres, abris à poubelles, seront regroupés au sein de modules s'intégrant en continuité de l'alignement. La déclaration de clôture est obligatoire.

Traitement-type des espaces collectifs résidentiels



1 – Abris poubelles et vélos protégés par une toiture végétalisée

2 – Abris pour conteneurs collectifs et abris vélos disposés en limite des espaces collectifs

3 – Abri pour poubelles individuelles

Stationnement et services

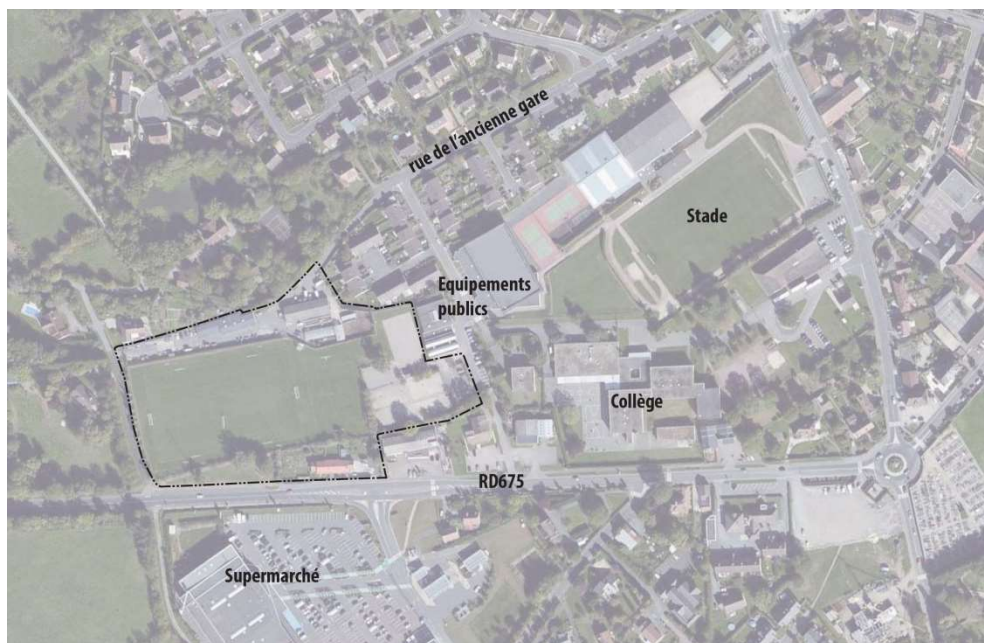
Au-delà du stationnement programmé à l'intérieur des parcelles et du stationnement longitudinal qui pourra être aménagé ponctuellement le long des voies, des **zones de stationnement collectif** de type résidentiel pourront être aménagées selon la nature du programme (par groupe de 10 à 15 logements). Les parkings pourront être découverts ou abrités, construits ou non, constitués de box, auvents, abris... Dans tous les cas, ils feront l'objet d'un traitement paysager et architectural, adapté au contexte environnant.



En cas d'aménagement de zones de stationnement collectif, aucun résident n'aura à parcourir **une distance supérieure à 50,00 mètres** pour gagner son ou ses emplacement(s) réservé(s).

Les services (ramassage des ordures ménagères...) seront centralisés dans la mesure du possible au niveau des aires de stationnement. Divers locaux annexes collectifs ou individuels (remises, local à vélos...) attenants aux aires de stationnement pourront compléter l'offre faite aux futurs habitants.

2.1.1. Présentation du secteur et de ses problématiques



Ce secteur située en entrée d'agglomération occupe **une surface de 2,3 ha environ**. Il comprend aujourd'hui un terrain de sport annexe, les bâtiments des services techniques de la commune (dont le transfert pourrait être envisagé sur la future zone d'équipements public programmée ; voir plus loin), ainsi qu'un petit programme locatif social (3 maisons de ville).

Notons que l'extrémité nord du terrain (en lieu et place des bâtiments des services techniques) est concernée par **la présence supposée de zones humides** (cf. règlement graphique). Cet aspect devra donc être pris en compte dans le projet.



L'opération envisagée aujourd'hui – outre le fait de valoriser un espace déjà partiellement urbanisé – offre comme avantage la possibilité de compléter le réseau viaire communal, qui souffre aujourd'hui d'un déficit de continuité sur ce quadrant (nord-ouest) du bourg.

Cette opération offre la possibilité d'une connexion à terme entre la RD675 et la RD37, via la rue de l'ancienne gare et structurant ainsi le quadrant nord-ouest du centre-bourg. Les grands principes du développement durable (démarche type AEU) devront guider la réflexion lors de la conception de cette opération.

La réalisation de l'opération passera notamment par la démolition préalable des bâtiments communaux situés au nord du terrain d'assiette. L'opération a toutefois été conçue de façon autonome par rapport à cette démolition. En dehors de la réalisation de la totalité du programme de constructions envisagé, le maintien éventuel de ces trois pavillons ne bloquant pas la réalisation de l'opération.

2.1.2. Principes d'aménagement et de programmation

- **Démolition**



- **Accès / desserte et circulation**

L'accès principal à l'opération s'opérera depuis un nouveau giratoire aménagé le long de la RD675 et branché sur la voie d'accès à la zone commerciale. Un aménagement qui permettra en outre de fluidifier et de gérer un trafic important, notamment aux heures de pointe, composé des flux entrants et sortants de la zone commerciale et des flux sortants de l'A13 en direction du centre-bourg de la commune. Cette voie d'accès reliera directement la RD675 à la rue de l'ancienne gare.

Au-delà, et bien que situé en dehors du secteur d'orientation, le projet prévoit également un réaménagement de la voie d'accès aux équipements publics (tracé, élargissement, sens de circulation). Ce réaménagement contribuera à renforcer l'adresse et la lisibilité du pôle.

- **Cheminements doux**

Plusieurs cheminements sont programmés permettant notamment de relier l'opération projetée au pôle d'équipements publics, le projet prévoit l'aménagement d'une piste cyclable le long de la RD675. Cet aménagement s'opérera sur fond de retraitement de l'entrée de bourg.

- **Programmation urbaine et plan de composition**

Outre le programme de démolitions présenté ci-dessus, le projet défini devra permettre la réalisation de **70 logements au minimum**.

La densité moyenne nette de cette opération ne devra pas être inférieure à **30 logements à l'hectare** conformément aux dispositions du PLH.

Sur le plan de la composition urbaine, et schématiquement, l'orientation prévoit de réserver la partie sud du terrain à l'accueil des programmes d'habitat les plus denses de manière à renforcer l'urbanité de la voie et de l'intensifier sur le plan urbain.

En outre, le projet devra veiller à prendre en compte, tant au niveau des principes de composition (implantation des bâtiments, aménagement d'écrans végétaux...), que des bâtiments eux-mêmes, les **nuisances sonores** générées par la D675.

De la même façon, le projet veillera à **limiter ces mêmes nuisances sonores le long de la rue de l'ancienne Gare** qui devrait connaître une augmentation du trafic automobile dans les années qui viennent et occasionner ainsi d'éventuels désagréments pour ses riverains.

En termes d'échéancier, les premières livraisons de logements n'interviendront pas avant **2024/2025**.

2

Traduction spatiale et programmatique par secteur

1 SECTEUR N°1



- Secteur préférentiel pour l'implantation d'habitat collectif
- Espace naturel à préserver
- Espace minéral : stationnement mixte (équipement public/habitat)
- Liaison principale
- Liaison secondaire (zone de rencontre)
- Cheminement
- Piste cyclable
- Giratoire de principe garantissant une circulation et un retournement aisés des véhicules de livraison, des bus...
- Entrée à aménager/entrée d'agglomération à marquer
- Accès automobile interdit
- Sens de circulation :
 - double sens
 - sens unique
- Périmètre de l'OAP

2.2.1. Présentation du secteur et de ses problématiques

Le deuxième secteur correspond à **un futur quartier dédié aux équipements publics et aux bâtiments d'activités**. Il est situé au nord de la commune, le long de la RD37.

Le secteur en question occupe **une surface totale de 5,1 ha, dont 3,6 ha correspondent à la zone 1AUG**.

Les **parcelles identifiées jouxtent l'autoroute**. Elles sont localisées dans la **séquence «bocage ouvert»**, où les parcelles de bord de route sont visibles depuis la voie. Elles constituent cependant les dernières parcelles de cette séquence, puisque juste après le pont qui les surplombent, la «zone artisanale» amorce une nouvelle séquence paysagère, où le paysage autoroutier est refermé par la présence de bandes boisées de chaque côté de l'infrastructure.

Une étude L.111-1-4 – permettant de **déroger aux dispositions de la loi Barnier** et autorisant notamment **un recul des futurs bâtiments de 45 m minimum par rapport à l'axe de l'autoroute** – est ainsi annexée au rapport de présentation

Venant de Caen, la réalisation d'équipements publics sur ces parcelles constituera les premiers éléments bâtis visibles de Troarn, si l'on exclue les maisons du hameau de la Tuilerie au niveau de l'échangeur et le pylône de télécommunication.

Venant de Rouen, le contexte est bien différent car plusieurs éléments bâtis se succèdent avec principalement le bourg de Bures-sur-Dives puis la zone artisanale de Troarn partiellement masquée derrière la végétation. La présence du pont de la RD 37 constitue également un masque important, dans ce sens de circulation, qui ne permettra aux automobilistes de découvrir ce nouveau quartier qu'au dernier moment.

Compte tenu de cet impact, des dispositions seront envisagées pour assurer l'intégration paysagère des futurs équipements publics :

- **traitement paysager des abords de l'autoroute** et de la limite sud-ouest du projet avec possibilité de modelé de terrain et plantations tendant à atténuer l'importance visuelle des installations,

- **traitement architectural des bâtiments** pour en affirmer la qualité d'équipement d'intérêt d'agglomération en entrée de ville,
- **traitement paysager des aires de stationnement** des véhicules légers qui seront localisées au sud des projets.

Sur un plan fonctionnel et urbain, les enjeux les plus importants sont avant tout **des enjeux d'intégration**, ou comment **raccrocher cette future entité au reste de la commune** ? Deux difficultés apparaissent en effet au vu de la localisation du projet :

- la situation relativement excentrée des terrains en « bout d'urbanisation » et en sortie d'agglomération, implique de soigner sa façade urbaine depuis la RD37 sur fond de réflexion en matière d'entrée d'agglomération (voir plus haut),
- à l'échelle de l'opération, l'emprise importante et relativement hermétique que constitue l'ESAT « isole » également le site, soulevant des enjeux importants en termes de perméabilité, tant sur le plan visuel que fonctionnel... notamment depuis les secteurs d'habitat (rue des Pervenches, etc.).

Enfin, ce projet doit être appréhendé sur fond d'une certaine **raréfaction du foncier constructible** auquel devra inéluctablement faire face la commune au-delà du PLU en préparation. Cette opération pourrait ainsi permettre le transfert à terme de certains équipements localisés actuellement au cœur de la commune, libérant ainsi de nouvelles potentialités de développement urbain particulièrement intéressantes en termes de localisation, et notamment le terrain de foot annexe (cf. OAP n°1).

Pour l'heure, plusieurs éléments de programme sont d'ores et déjà envisagés :

- une zone tampon en bordure de l'A13 permettant de réduire l'obligation de recul par rapport à la voie (étude L.111.1-4 jointe au dossier du PLU),
- une zone tampon entre l'opération elle-même et les quartiers d'habitat situés au sud. Cette zone pourrait être aménagée en jardins partagés ou espaces d'agrément pour les habitants et usagers à proximité, et intégrée dans le tour pédestre de la commune,

- un SDIS (déjà réalisé) et une déchetterie programmés sur l'îlot 1 (voir schéma ci-après),
- un centre socio-culturel (localisation à déterminer une fois le programme d'aménagement défini),
- un boulodrome.

2.2.2. Les grands principes d'aménagement

• Accès et desserte

L'accès principal devra être aménagé depuis la RD37 (rue du Bois), à l'intersection avec la rue des Artisans. L'aménagement proposé devra contribuer à **marquer l'entrée d'agglomération** et amplifier ainsi le réaménagement récent de la route départementale à travers une **approche paysagère et végétalisée**.

Un axe central desservira ainsi plusieurs îlots de part et d'autre de la voie, au moins sur la partie nord de la zone ; les îlots figurant sur le schéma présenté ci-après n'ont qu'une valeur indicative et pourront bien entendu être modifiés le programme d'aménagement défini.

Un giratoire pourra également être aménagé de manière à faciliter la circulation des véhicules de livraison par exemple.

• Cheminements doux

S'agissant d'un pôle d'équipements publics, **un cheminement piéton traversant et en site propre** (les trottoirs n'étant pas considérés comme des liaisons en site propre) – voire cycliste – devra permettre de circuler en toute sécurité à l'intérieur de ce futur quartier et de relier la rue du Bois et la rue des Pervenches... garantissant ainsi une bonne accessibilité piétonne du pôle depuis les quartiers résidentiels situés au sud et intégrés dans le tour pédestre de la commune.

Pourront être également étudiées l'aménagement de nouvelles perméabilités fonctionnelles (cheminements, accès piétons....) entre le futur pôle et l'ESAT (Établissement et Services d'Aide par le Travail) situé au sud de la zone et en particulier son parc arboré.

• Stationnement











Dans l'optique d'une optimisation et d'une rationalisation de l'offre de stationnement, et au-delà de l'offre spécifique à chaque opération, des espaces de stationnement mutualisé pourront être aménagés afin de répondre à des besoins plus ponctuels, mais non moins importants (événements sportifs, festivités...).

Aussi, des secteurs préférentiels sont-ils identifiés dans les orientations graphiques qui suivent. Des secteurs offrant de bonnes conditions d'accès et de sortie (desserte depuis un giratoire), ainsi qu'un caractère central vis-à-vis des îlots constructibles créés.

• Programmation

Outre les éléments de programmation présentés plus haut, l'opération devra contribuer à l'aménagement paysagé et végétalisé de l'entrée de ville par D37 (alignement du bâti, végétalisation des abords de la voie...).



-  haie à conserver ou à créer
-  Bande végétale réservée à des espaces ouverts au public
-  Espace tampon (jardins partagés, aménagement paysager...)
-  10 m
Marge de recul
-  Espace minéral (localisation de principe) pouvant accueillir les zones de stationnement nécessaires au fonctionnement du pôle
-  Liaison principale
-  Giratoire de principe garantissant une circulation et un retournement aisés des véhicules de livraison, des bus...
-  Cheminement
-  Entrée principale à aménager/entrée d'agglomération à marquer
-  Périmètre de l'OAP