

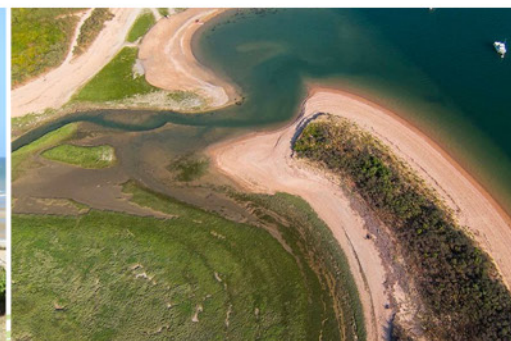
Commune de MERVILLE-FRANCEVILLE

PLAN LOCAL D'URBANISME



DECLARATION DE PROJET N°1 EMPORTANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - PIECE N°3



Révision du Plan Local d'Urbanisme approuvé le 17 décembre 2015
Modification simplifiée n°1 approuvée le 21 septembre 2017

Documents destinés à l'enquête publique - mars 2025

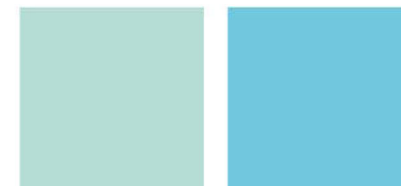
NEAPOLIS Atelier d'Urbanisme
3 Allée du Green- 14520 PORT-EN-BESSIN-HUPPAIN
neapolis@orange.fr



3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Table des Matières

1. Présentation des Orientations d'Aménagement et de Programmation	2
1.1. Préambule	2
1.2. Localisation des secteurs et échéancier de réalisation	3
1.3. Dispositions s'appliquant aux futurs quartiers d'habitat	4
2. Traduction spatiale et programmatique par secteur	11
2.1. Secteur n°1	11
2.2. Secteur n°2	13
2.3. Secteur n°3	15
2.4. Secteur n°4	18
2.5. Secteur n°5	25
2.6. Secteur n°7	27



Les orientations d'aménagement et de programmation sont définies à l'article L123-1-4 du code de l'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, 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 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.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. **Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.**

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. **Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs... »**

L'article L. 123-5 du code de l'urbanisme indique que « Le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan. Ces travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L. 123-1-4 et avec leurs documents graphiques. »

1

PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

2

LOCALISATION DES SECTEURS ET ECHEANGIER DE REALISATION DES ZONES D'URBANISATION FUTURE



CALENDRIER INDICATIF :

Secteur 1 : moyen - long terme (5-10 ans)

Secteurs 2, 3 et 7 : court - moyen terme (0-5 ans)

1.3.1. Volet urbain

• Occupation du sol

Les secteurs 1, 2 et 3 seront principalement réservés à l'habitat et à des activités compatibles et non nuisantes.

Dans un souci de mixité sociale, typologique et fonctionnelle, et conformément aux dispositions du SCOT, l'aménagement du secteur 3 devra veiller à rendre possible une certaine diversification des typologies et des formes d'habitat :

- habitat locatif ou en accession, dont 7,6% de logements locatifs sociaux au moins,
- habitat de type « petit collectif », habitat intermédiaire... devant représenter a minima 40% des nouveaux logements construits,
- et individuel (isolé et groupé) : parcelles comprises entre 350 m² et 650 m² maximum

La densité moyenne nette (hors voirie et réseaux divers) prescrite sur le secteur 3 visé par l'orientation sera en outre de 20 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.

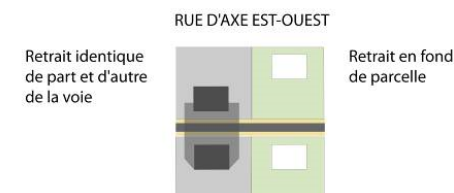
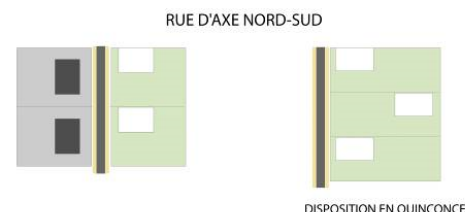
Le tracé parcellaire tiendra compte du contexte général du site (orientation, proximité des quartiers environnants...) et garantira une utilisation optimale de l'espace public et de chacun des lots (limitation des espaces perdus et des travaux de terrassement, gestion des vis-à-vis, orientation adaptée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

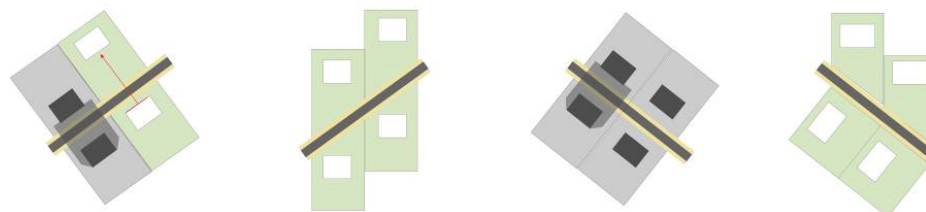
Dispositions
inappropriées (gris)

Dispositions
à privilégier (couleur)



RUE D'AXE
EST-OUEST/NORD-EST

RUE D'AXE
SUD-EST/NORD-OUEST



1

PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

3

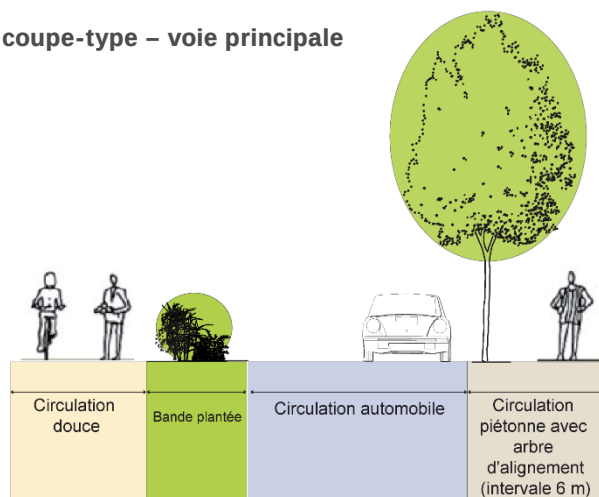
DISPOSITIONS S'APPLIQUANT AUX FUTURS QUARTIERS D'HABITAT

- **Accès et desserte**

Dans les secteurs 1, 2 et 3, et dans le but de réduire l'imperméabilisation des sols au strict minimum, l'emprise des bandes roulantes sera limitée sur l'ensemble des secteurs visés.

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

Exemple de coupe-type – voie principale



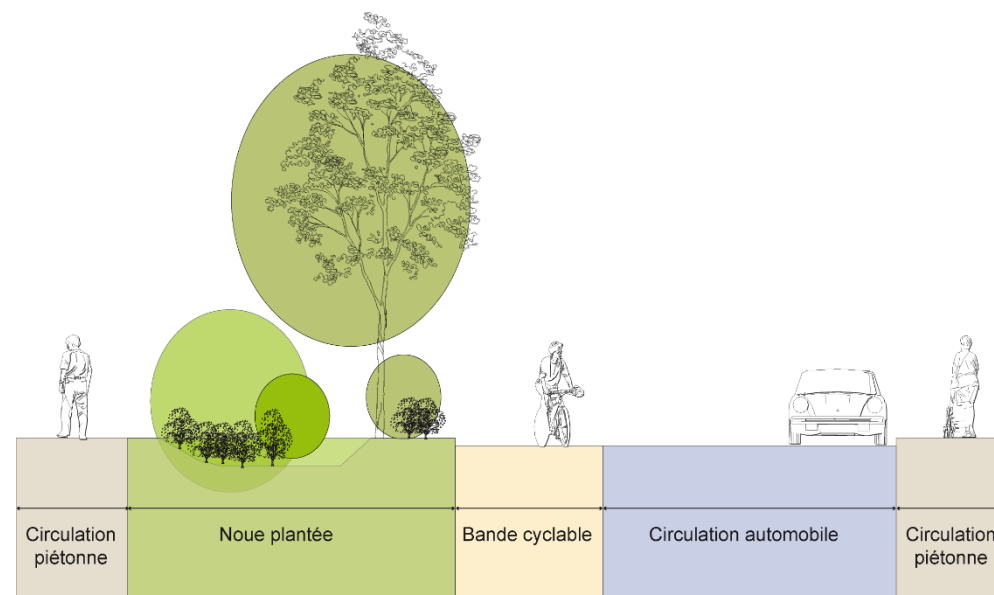
Traitement type voie principale

Traitement de principe (secteurs 1 et 3)

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, les accès directs sur les voies principales (cf. schéma voiries et espaces publics) seront limités 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 avec noue



Sous réserve d'un parti pris motivé dans la notice de présentation du projet, il sera possible de n'aménager des espaces de circulation piétonne que sur un seul côté de la voie.

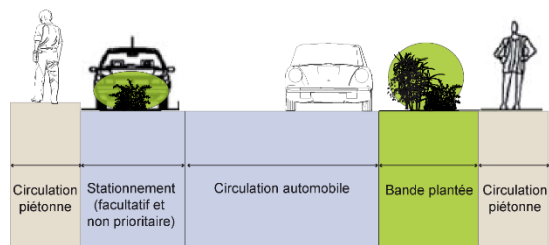
1

PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

3

DISPOSITIONS S'APPLIQUANT AUX FUTURS QUARTIERS D'HABITAT

Exemple de coupe-type – voie secondaire



Traitement type voie secondaire

Traitement de principe (secteurs 1 et 3)

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 des voies

Le traitement de certaines voies secondaires ou tertiaires en zone de rencontre (secteurs 1 et 3)

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 des secteurs 1 et 3, 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). 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) avec une largeur minimale de 1 mètre, 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.

Les végétaux plantés s'accompagneront d'une végétation spontanée comme le lierre en couvresol, 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 arbustes...

L'emprise des sentes piétonnes matérialisées sur les orientations graphiques ne devra pas être inférieure à 1,5 mètre, cette emprise minimale correspondant au cheminement lui-même et ses abords.

1.3.2. 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 faitage...).

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.

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.



• 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 d'1 m 50 maximum 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.

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

Le traitement des lisières urbaines

Les franges urbaines feront l'objet d'un traitement visant à éviter l'effet de rupture entre les lisières d'urbanisation et les espaces agricoles adjacents (paysage ouvert de la plaine agricole). Les projets d'aménagement inscriront le traitement des limites de leur projet au regard du contexte géographique et du fonctionnement de l'activité agricole. La matérialisation de ces lisières sera précisée (localisation, usage de la limite dans le fonctionnement de la commune s'appuyant notamment sur des supports qui restent à créer : chemine-ments...

Ce traitement des lisières urbaines pourra prendre diverses formes : ourlet arbustif et buissonnant, merlon planté...



Photographie de gauche : exemple de transition brutale
A droite, transition plus douce traitée par un alignement d'arbres

1

PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

3

DISPOSITIONS S'APPLIQUANT AUX FUTURS QUARTIERS D'HABITAT

Ce traitement des lisières urbaines devra être l'occasion d'aménager de véritables haies brise-vent (une problématique particulièrement importante sur le secteur d'étude) : haies doubles composées d'arbres de haut jet et d'arbustes en cépée qui constituent de bons éléments de protection au vent, à l'inverse à là encore des haies de thuyas qui génèrent souvent des turbulences à l'arrière.

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 (en particulier dans le secteur 3) pourront être aménagées selon la nature du programme (par groupe de 10 à 15 logements).

Ces parkings feront l'objet d'un traitement paysager et architectural, adapté au contexte environnant.

2.1.1. Présentation du secteur

Le premier secteur correspond à un futur quartier d'habitat encadré par la rue du Buisson et le Chemin des Banques.

Le secteur en question occupe une surface totale de **0,9 ha** environ.

2.1.2. Les grands principes d'aménagement

- **Composition urbaine**

L'opération projetée privilégiera les maisons individuelles (sous forme de lots libres ou non). Au vu de ce programme et de la sensibilité paysagère du site, il conviendra de localiser le parcellaire le plus serré et le plus « impactant » au nord du terrain et de plutôt privilégier le parcellaire le plus lâche au sud du site.

Au-delà, et toujours afin de limiter l'impact de l'opération sur le paysage, outre la localisation des formes d'habitat les moins denses au sud du site, il conviendra de prévoir une haie sur la frange sud de l'opération de manière à traiter la lisière urbaine de l'opération conformément aux indications rappelées plus haut.

- **Accès et desserte**

L'accès à l'opération s'effectuera par la rue du Buisson.

- **Chemins doux**

En matière de cheminements, le projet prévoit l'aménagement d'une **liaison traversante nord-sud** reliant une autre liaison (hors OAP) qui pourrait être réalisée à terme.

- **Stationnement**

Dans l'optique d'une optimisation et d'une **rationalisation de l'offre de stationnement**, et au-delà de l'offre privative développée à l'intérieur des parcelles privatives, des espaces de stationnement mutualisé pourront être aménagés afin de répondre à des besoins plus ponctuels.

- **Programme**

Au total, l'opération devra donc générer **15 logements** au minimum.

2

TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

1

SECTEUR N°1



-  Habitat individuel
-  Accès à l'opération
-  Cheminement piéton propre à l'opération
-  Plantation à réaliser et/ou à conserver
-  Périmètre de l'OAP

2.2.1. Présentation du secteur

La superficie de ce petit terrain, bordé par l'avenue de Lavergne est d'environ **6 500 m²**.

Tout comme l'essentiel des zones d'urbanisation future créées par le PLU, ce terrain est situé dans le bourg ancien de Merville.

2.2.2. Les grands principes d'aménagement

- **Composition urbaine et programme**

Une **douzaine de logements de type individuel** est programmée sur le terrain. Ces logements pourront toutefois être couplés avec de l'habitat intermédiaire (maisons jumelées, maisons en bande...), voire même constituer l'ensemble de l'opération.

Quoi qu'il en soit, et conformément aux orientations du SCOT, **la taille des parcelles de logements individuels ne pourra dépasser 500 m² en moyenne**

- **Accès et desserte**

L'accès au terrain s'effectuera par L'avenue de Lavergne, seul accès possible. Au vu de l'opération programmée au nord du terrain (voir plus loin), **l'avenue de Lavergne sera élargie** de manière à accompagner le développement du secteur.

Pour ce qui a trait à l'opération elle-même, celle-ci sera traitée en impasse comme figuré sur le schéma ci-dessous et comprendra une **aire de retournement** à l'extrémité de la voie.

2

TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

2

SECTEUR N°2



-  Habitat individuel et/ou intermédiaire
-  Placette de retournement (localisation indicative)
-  Liaison principale
-  Elargissement de la voie
-  Accès à l'opération
-  Carrefour à sécuriser
-  Périmètre de l'OAP

2.3.1. Présentation du secteur

Le secteur n°3 couvre une surface de **9,3 ha** environ, dont 1,3 hectare environ sont réservés à l'aménagement d'espaces publics d'intérêt communal. Au total, l'opération d'habitat porte donc sur **une surface d'environ 8 ha**. C'est l'opération la plus importante programmée par le PLU.

Le terrain est bordé par **l'avenue de Lavergne au sud** et **les marais au nord**.

Il se distingue également par **la présence d'une exploitation agricole** à l'extrémité ouest, déclenchant ainsi une **obligation de recul de 100 mètres** intégrée dans les orientations d'aménagement présentées ci-dessous.

Nous noterons enfin la présence de l'église et du cimetière au sud de l'exploitation en question.

2.3.2. Les grands principes d'aménagement

• Composition urbaine

La part des espaces non bâtis est importante dans les orientations qui suivent en raison d'une part, de la proximité d'une exploitation agricole, mais également pour des raisons inhérentes à l'intégration même de l'opération :

- son accroche par rapport à l'environnement existant et surtout par rapport à l'avenue de Lavergne,
- sa mise en perspective par rapport au bourg de Merville et ses vues ouvertes sur le reste de la commune.

Les **espaces à dominante végétale**, servant principalement de **marge de recul vis-à-vis de l'exploitation agricole** pourront être traités en verger et/ou terrain de pâturage pour chevaux au vu des besoins enregistrés par les **haras situés à proximité**.

L'espace à dominante minérale sera traité en **espace de stationnement** pouvant prendre la forme d'un **parvis** mettant en valeur le château accueillant aujourd'hui de nombreux événements.

La partie bordant l'avenue de Lavergne « élargie » (voir plus loin) accueillera quant à elle **un cheminement longitudinal**.

En termes de composition, le parti pris retenu privilégiera le regroupement des formes d'habitat et de construction les plus denses en bordure de l'avenue de Lavergne, de manière à limiter l'impact paysager de l'opération depuis le paysage plus ouvert des marais.

Le schéma des orientations présenté ci-après, dans la perspective d'une phase de développement ultérieur, prévoit également **un prolongement des voies** vers les terrains qui serviront de pâturage pour les chevaux. Une phase de développement qui, bien entendu, ne pourra être envisagé qu'en cas de **déplacement de l'exploitation agricole**. Quoi qu'il en soit, le projet devra veiller à ne pas enclaver les terrains en question.

Un certain nombre de vues à protéger et données à titre indicatif sont également matérialisées dans le schéma des orientations défini. Quels que soient les cônes de dégagement prévus, ceux-ci devront plus particulièrement veiller à **mettre en valeur les vues vers les marais**, ainsi que **celle vers le centre bourg**.

Notons enfin qu'une partie du terrain d'assiette est classée en emplacement réservé en vue de **l'extension du cimetière**.

• Accès et desserte

L'accès au terrain s'effectuera par L'avenue de Lavergne. Comme indiqué plus haut, cette voie sera élargie de manière à accompagner le développement du secteur.

A minima, l'opération sera desservie par deux types de voies, dont le tracé et les grands principes sont figurés dans le schéma d'intention ci-après :

- des voies principales,
- des voies secondaires.

En cas de voies de type tertiaire, le pétitionnaire pourra utilement se référer aux coupes indicatives présentées plus haut.

- **Cheminements doux**

Comme déjà indiqué, le plan de composition retenu devra prévoir l'aménagement d'une liaison douce pouvant prendre la forme d'**une promenade piétonne et/ou cyclable** le long de l'avenue de Lavergne.

Plus ponctuellement, le projet devra également prévoir des **connexions piétonnes avec les secteurs à proximité** : avec l'opération en cours de réalisation en arrière front de la rue de Descanneville, vers le cimetière et l'église comme figuré sur le schéma des orientations.

- **Stationnement**

Dans l'optique d'une optimisation et d'une rationalisation de l'offre de stationnement, et au-delà de l'offre privative développée à l'intérieur des parcelles privatives, des espaces de stationnement mutualisé pourront être aménagés afin de répondre à des besoins plus ponctuels.

- **Programme**

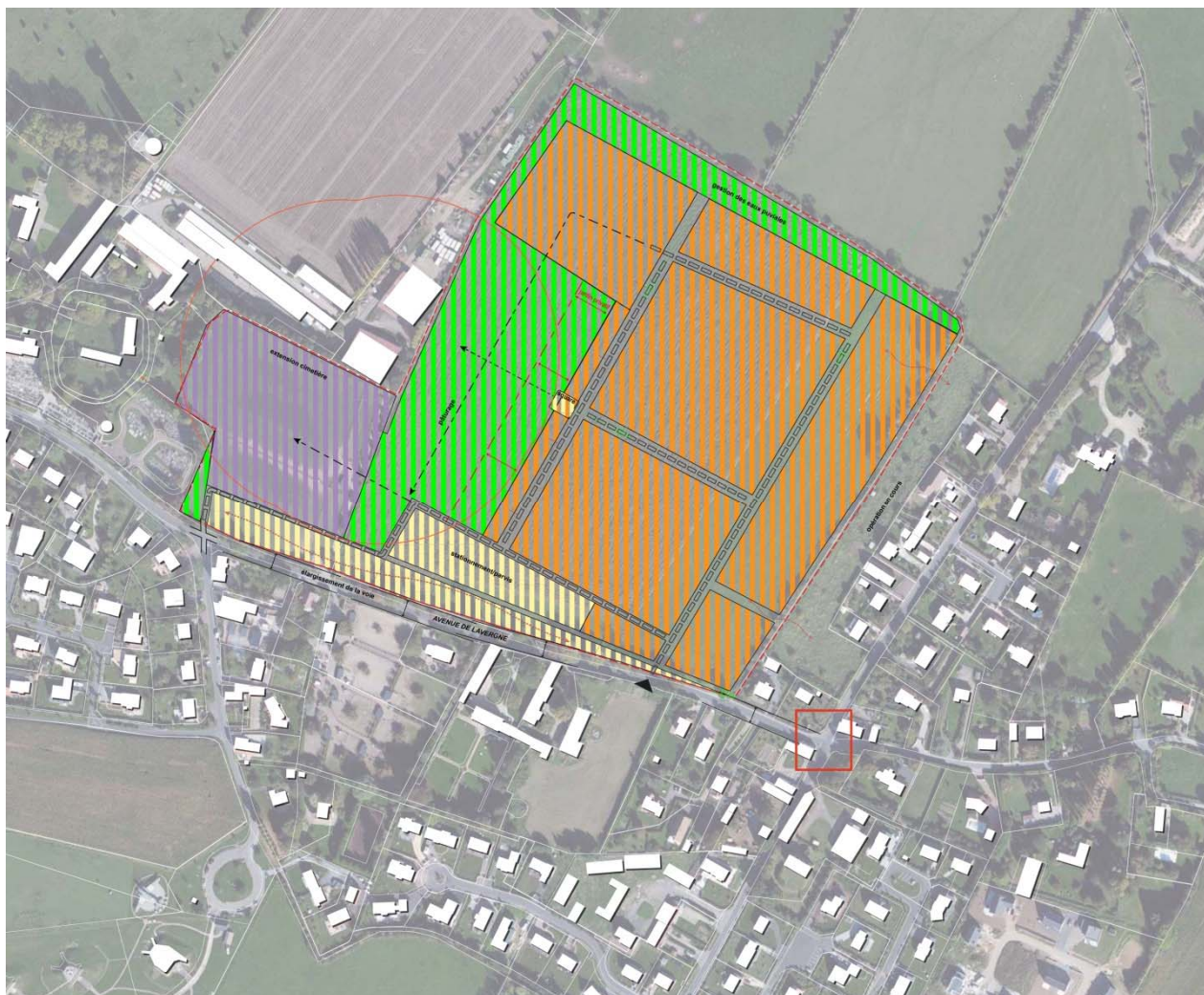
A minima, l'opération devra générer **54 logements intermédiaires et/ou collectifs**, ainsi que **81 logements individuels** ; soit, **135 logements minimum**.

2

TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

3

SECTEUR N°3



-  Habitat individuel, intermédiaire et/ou collectif
-  Espace à dominante minérale (localisation de principe) pouvant accueillir des zones de stationnement collectif
-  Espace à dominante végétale
-  Espace destiné à l'extension des équipements
-  Liaison principale
-  Liaison secondaire (principes)
-  Cheminement piéton propre à l'opération
-  Elargissement de la voie
-  Vue à préciser
-  Périmètre de l'OAP

2.4.1. Présentation du secteur

Le secteur n°4 correspond à la partie « **front de mer** » de la commune.

Il est circonscrit globalement entre :

- le boulevard Wattier au nord,
- l'avenue de Paris à l'ouest,
- l'avenue des Baigneurs à l'est,
- l'avenue de la Plage au sud.

Il se compose de **trois espaces opérationnels** :

- un premier espace comprenant la place de la Plage et l'ensemble commercial du front de mer situé de part et d'autre de l'avenue Houdrat et constitué majoritairement de commerces de bouche,
- un second espace qui correspond à une friche situé au nord de la Rue Planquette,
- un second espace de friche situé au sud de cette même voie.

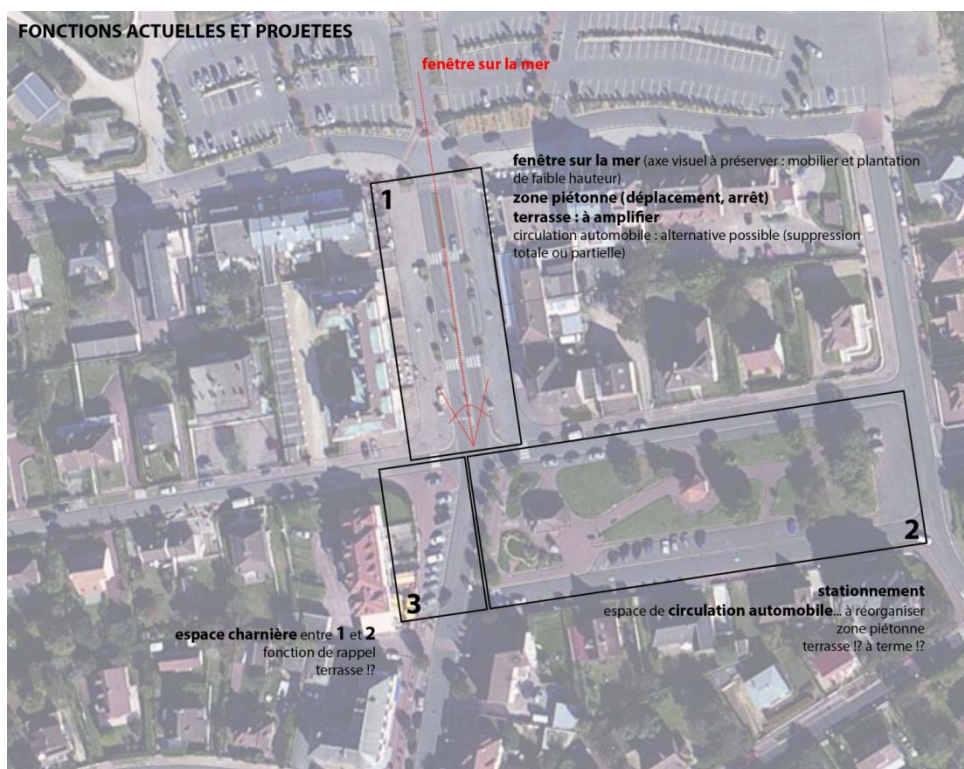
ESPACE 1

Ce premier espace renferme des enjeux importants en matière de **réaménagement de l'espace public**, de circulation (à la fois automobile et piétonne) et de transparence vis-à-vis de l'espace littoral.

Il s'agit globalement d'une opération visant à **renforcer la littoralité des lieux**, à conforter les commerces existants en redessinant les limites de leur espace d'exploitation vis-à-vis du domaine public, à revoir la place de l'automobile sur le secteur de manière à renforcer et à sécuriser celle des piétons, notamment en période estivale. Un

renforcement de la place des piétons qui devrait dans le même temps profiter aux commerces présents sur le secteur.





Plusieurs opérations ou actions sont aujourd'hui définies en réponse aux enjeux et objectifs rappelés plus haut :

- la **mise en sens unique** de l'avenue de la plage,
- la **mise en sens unique** de l'avenue Houdart (au moins durant la saison estivale),

- plus largement, la **réorganisation du sens des circulations** automobiles, au moins en période estivale (voir ci-après),
- l'**extension des « terrasses » commerciales** consécutive au réaménagement de l'avenue Houdart,
- l'**aménagement d'un parvis** en lieu et place de l'avenue Houdart et des terrasses actuelles de manière à **recréer une certaine unité d'ensemble** et revaloriser le pôle commercial, en soignant particulièrement les aspects **mise en scène** (« fenêtre ouverte sur la mer »),

Dans ce sens, les **limites** entre le **domaine public** et le **domaine privé** pourraient être modifiées selon les besoins.

- le **réaménagement du stationnement** sur la place de la plage et le long de l'avenue qui la borde, consécutif à sa mise en sens unique.

Plusieurs options restent encore à étudier concernant le traitement de l'avenue Houdart :

- la **suppression totale de l'avenue** et sa transformation en **parvis** ou **plateau piétonnier** autorisant la circulation automobile hors période estivale, mais l'interdisant l'été,
- la **transformation en parvis**, mais le maintien d'une voie automobile... **unidirectionnelle**, notamment en période estivale,
- l'**extension des terrasses des commerces** de bouche sur ce qui constitue aujourd'hui le **domaine public communal** (procédure soumise à enquête publique),
- etc.

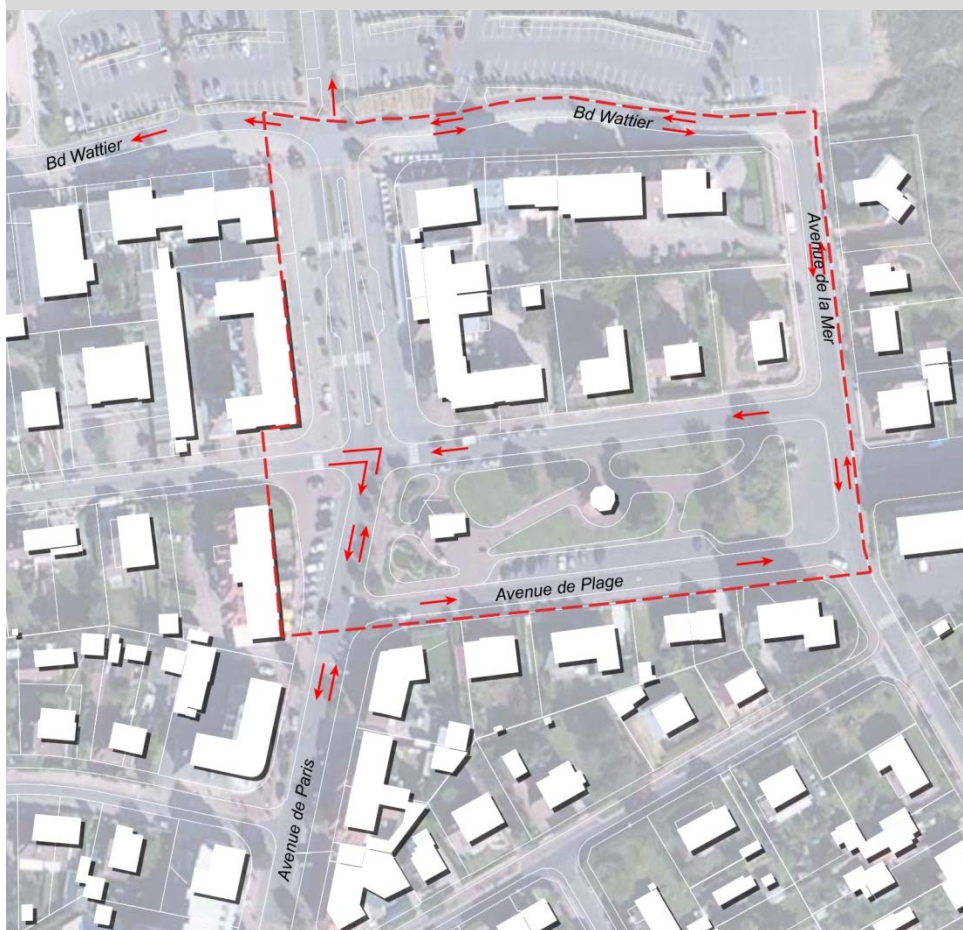
2

TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

4

SECTEUR N°

UN NOUVEAU SENS DE CIRCULATION (SCHEMA INDICATIF)

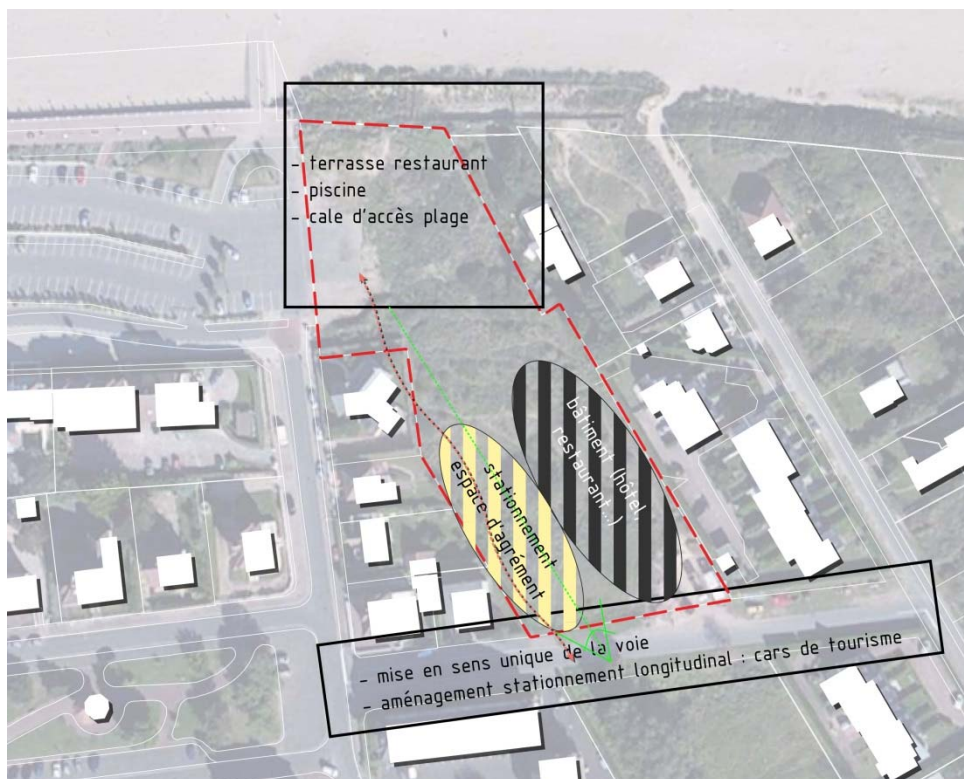


SIMULATION DES ORIENTATIONS A CARACTERE NON OPPOSABLE



ESPACE 2

Ce second espace à enjeux d'une **surface d'environ 7 600 m²**, situé lui aussi en zone urbaine (zone UT dans le PLU révisé), est réservé à l'**accueil d'un programme hôtelier**. En effet, et conformément aux dispositions du SCOT : « *Les documents d'urbanisme des communes côtières devront définir les espaces destinés à accueillir des projets de développement touristiques et de loisirs, notamment les équipements hôteliers.* » (extrait du DOG – p.41).



Dans un souci d'**intégration urbaine** et de respect du **principe de co-visibilité** entre la plage et le rivage, le parti de composition retenu vise à implanter le futur bâtiment au sud du terrain, de manière à garantir un **recul minimum vis-à-vis de la plage** et à prolonger l'alignement de fait créé par les autres bâtiments, situés le long du boulevard Wattier notamment.

La partie du terrain située la plus au nord pourra accueillir quant à elle les installations ou aménités d'agrément (terrasse, piscine...) ne dépassant pas 3 m (R) et ce, toujours dans le souci d'une intégration optimisée.

Pour ce qui concerne le bâtiment lui-même, **sa hauteur sera limitée à R+2**.



Enfin, il conviendra d'étudier la possibilité d'une **mise en sens unique de la rue Robert Planquette** de manière à aménager des espaces de stationnement pour les cars de tourisme le long de la voie. Une opération dont l'emplacement se justifie par la proximité du futur programme hôtelier envisagé aujourd'hui, mais également au vu de l'emprise actuelle de la voie (relativement importante) qui devrait faciliter sa mise en œuvre.

2

TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

4

SECTEUR N°4

ESPACE 3

Le 3^{ème} espace est destiné à l'accueil d'un **programme d'habitat**.

La partie nord du terrain sera réservée à l'accueil d'un **petit immeuble d'habitat collectif (R+2 maxi)**. *Le ou les* immeuble(s) projeté(s) viendront ainsi poursuivre l'alignement bâti le long de la rue Planquette de manière à donner **un caractère plus urbain à cette voie**.

Pour la partie la plus au sud du terrain, **un programme de maisons de ville** (une douzaine au minimum) sera réalisé, comprenant en outre du stationnement collectif résidentiel, ainsi qu'un cheminement connecté sur le cheminement aménagé le long du complexe hôtelier (voir plus haut).



-  Habitat collectif
-  Habitat intermédiaire
-  Principe d'implantation indicatif (caractère non opposable)
-  Principe d'implantation indicatif (caractère non opposable)
-  Cheminement
-  Retrait d'alignement



-  Habitat collectif
-  Habitat intermédiaire
-  Principe d'implantation indicatif (caractère non opposable)
-  Principe d'implantation indicatif (caractère non opposable)
-  Cheminement
-  Retrait d'alignement

2.5.1. Présentation du secteur

Le secteur n°5 correspond au terrain d'assiette d'un futur cheminement faisant le lien entre les deux entités principales de la commune :

- Franceville-Plage et,
- Le bourg de Merville, espace d'accueil des principales opérations d'extension urbaine à venir.

Au-delà du raffermissement des liens entre ces deux entités (au cœur du projet d'aménagement et de développement de la commune), ce cheminement fera le lien entre les marais de la Dives d'une part et l'estuaire de l'Orne d'autre part.

2.5.2. Les grands principes d'aménagement

• Matériaux

Différents types de matériaux pourront être envisagés, voire combinés, selon l'importance que la collectivité souhaitera donner à certaines séquences en particulier :

(à titre d'exemple)

- cheminement fauché ou broyé,
- cheminement sur plaquette de bois,
- cheminement sablé,
- cheminement sur platelage...

• Tracé

Le tracé d'infrastructure est précisé dans le schéma d'intention ci-après.

Image de référence



Sur le plan réglementaire, un emplacement réservé spécifique est créé afin de rendre possible l'aménagement d'un cheminement sur un terrain dont la commune n'est pas propriétaire.

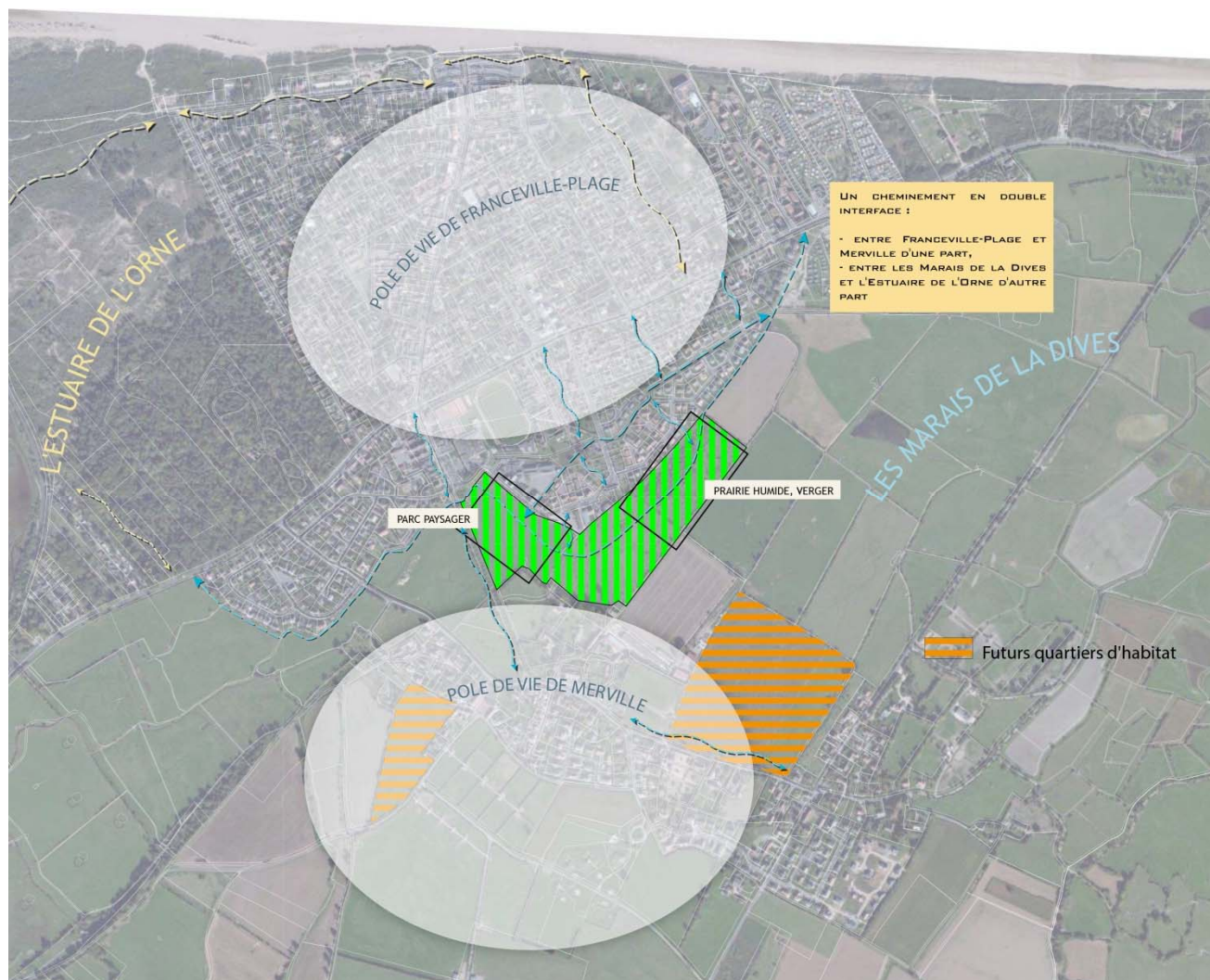
Enfin, cette OAP est en cohérence avec les orientations définies sur le secteur n°3 .en matière de cheminements.

2

TRADUCTION SPATIALE ET PROGRAMMATIQUE PAR SECTEUR

5

SECTEUR N°5



2.6.1 Présentation du secteur

Le secteur n°7 correspond à l'espace dédié à l'implantation d'une nouvelle brigade de gendarmerie et à la qualification de l'entrée de ville Sud de Merville. Outre l'enjeu majeur d'accueillir un nouvel équipement structurant sur le bassin de vie, ce site présente plusieurs autres enjeux qu'il est important d'intégrer à la réflexion :

- une entrée de ville à requalifier ;
- des connexions douces à prolonger ;
- des points de vue remarquables et secondaires à mettre en valeur ;
- une limite de l'urbanisation communale à traiter qualitativement.

2.6.2 Les grands principes d'aménagement

Par type d'espaces :

1/ Orientations pour l'entrée de ville

Affirmation urbaine et sécurisation de l'entrée de ville en mettant en avant la qualité de l'espace public et le nouvel équipement de la gendarmerie et en séparant les flux véhicules et les déplacements doux.

Aménagement d'un parvis minéral pour affirmer le caractère urbain de Merville.

2/ Orientations pour le bâtiment de la gendarmerie

Positionné le long de la RD223, le bâtiment de la gendarmerie sera bien visible depuis l'espace public. Une cour de service sera aménagée à l'arrière de la parcelle et accueillera les locaux techniques, garages et stationnements. Des stationnement extérieurs seront prévus pour les visiteurs.

3/ Orientations pour les logements des gendarmes

Un petit quartier convivial composé d'une dizaine de logements, de type maisons de ville, est attendu.

Les gabarits des constructions devront offrir une variation des épannelages via une porosité dans le rythme des toitures.

4/ Orientations pour la coulée verte

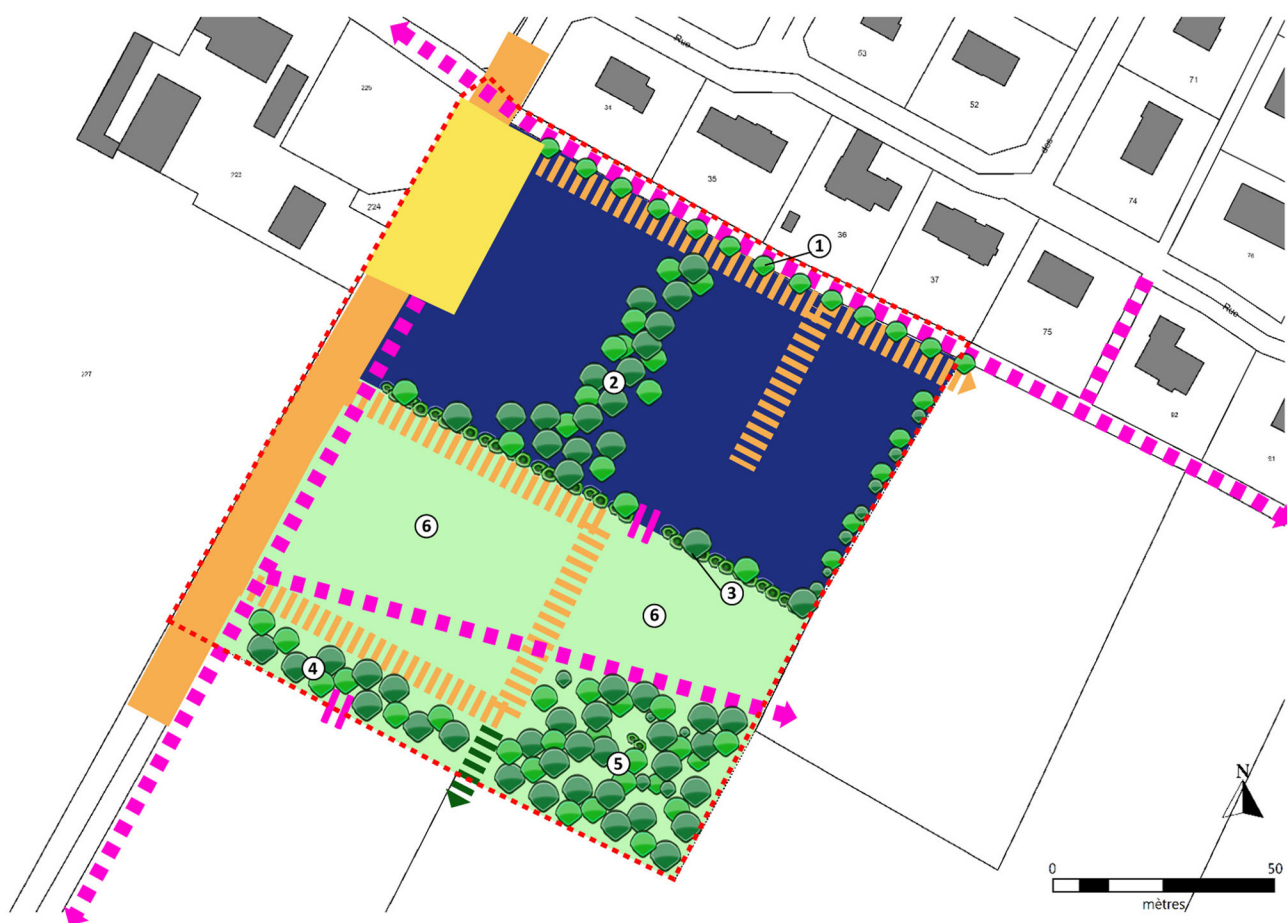
Cet espace végétalisé a pour objectif principal la préservation et la mise en valeur du panorama offert vers les marais de Varaville et les collines du Pays d'Auge. Cette ouverture visuelle et physique vers le grand paysage marque la limite de l'urbanisation de la ville.

À caractère avant tout végétal, il accueille quelques mobiliers de repos, de rencontre, de loisir et des agrés sportifs.

De part et d'autre de discrètes poches de stationnements permettent aux usagers et visiteurs de la ville de déposer leur voiture et profiter du parc, se rendre à l'Épi-Centre lors de grandes manifestations, se rendre au site de permaculture, se déplacer à vélo, à cheval, ...

La voie de retournement permet aux bus, engins agricoles et usagers de faire un demi tour en toute sécurité pour repartir vers les terres.

Des nombreux cheminements doux permettent de se déplacer, se promener, et accéder aux différents mobiliers proposés.

**Entrée de ville / Parvis de la gendarmerie / Espace public**

- Affirmation urbaine et sécurisation de l'entrée de ville**
 - > mise en avant de la qualité de l'espace public
 - > mise en avant du nouvel équipement (gendarmerie)
 - > séparation des flux véhicules et des déplacements doux

- Vaste parvis à aménager face à la gendarmerie**

- Principe de trame viaire pour desservir le site de la brigade et la coulée verte**
(localisation indicative - en partie représenté)

- Maintien d'un accès agricole pour la parcelle AN3**

- Principe de cheminements doux**
(localisation indicative en partie représenté)

- Fenêtre piétonne** (localisation indicative)

Toutes les dispositions nécessaires à la réalisation des aménagements sur le réseau routier départemental devront être prises en concertation avec le Conseil Départemental du Calvados, avant le dépôt des autorisations d'urbanisme.

Brigade de gendarmerie

- Espace dédié à la brigade :**
 - > gendarmerie bien visible de l'espace public
 - > cour de services : locaux techniques, garages et stationnement à l'arrière de la parcelle
 - > logements des gendarmes
 - > espace de convivialité et de rencontre

Coulée verte

- Espace dédié à la coulée verte**
 - > Préservation et mise en valeur du panorama offert vers les marais de Varaville et les collines du Pays d'Auge
 - > Espace avant tout végétal pouvant accueillir quelques mobilier de repos, de rencontre, de loisirs et des agrès sportifs
 - > Discrètes poche de stationnement
 - > Nombreux cheminements doux
 - > Limite de l'urbanisation communale (refuges de biodiversité)
- Principe de trame verte à créer**
(localisation indicative - en partie représenté)

① Alignement d'arbres le long de la voie douce «Le Débarquement»

② Frange boisée et refuge de biodiversité

③ Clôtures doublées de haies et petits arbres pour intégrer les constructions dans le paysage environnant

④ Parking sous boisement

⑤ Frange boisée et refuge de biodiversité

⑥ Noues paysagées et coulée verte / mise en valeur des points de vue