



SYNTHÈSE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE)

**Relatif à la demande de permis d'aménager N° 014 271 26 00002
Projet de réalisation d'un quartier mixte d'habitat et d'activités**

ORGANISATION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)

1. Cadre réglementaire

En application de dispositions des articles L.122-1 et L. 123-19 et suivants du code de l'environnement, une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) est organisée sur le projet de permis d'aménager n° PA 014 271 26 00002, déposé le 29/01/2026 à la Mairie de FLEURY-SUR-ORNE par la SASU SEDELKA NORMANDIE, représentée par Monsieur Malek REZGUI, 70 avenue de l'Hippodrome 14000 CAEN.

Ce projet consiste en l'aménagement du quartier « ilot C » par la réalisation d'un quartier mixte habitat/activités réparti en 9 lots comprenant notamment environ 540 logements, des commerces, des services, un parc paysager et des jardins familiaux sur les parcelles cadastrées section AN 152, AN 155, AN 156, AN 157, AN 158, AN 159, AN 160, AN 161, AN 243, AN 244, AN 245, AN 248, AN 249 pour une emprise globale de projet de 114 506 m².

Les demandes de permis d'aménager concernant un projet soumis à étude d'impact après examen au cas par cas, font l'objet d'une participation du public par voie électronique requise par l'article L.123 19 du code de l'environnement.

De ce fait le PA 014 271 26 00002 relève de la procédure de la participation du public par voie électronique susvisée.

2. Contenu du dossier

Le dossier soumis à la présente procédure est composé conformément à l'article R123-8 du Code de l'Environnement, des pièces suivantes :

- Le dossier de demande de permis d'aménager n° PA 014 271 26 00002,
- L'étude d'impact et le résumé non technique de l'étude environnementale,
- L'avis délibéré de la MRAe n°2026-13392 en date du 10/04/2026,
- Le mémoire en réponse de l'avis de la MRAe rédigé par l'aménageur.
- Les avis émis par les services consultés sur la demande de permis d'aménager,
- L'avis préalable à l'ouverture de la procédure de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE),
- L'arrêté municipal n°2026-144 portant ouverture et organisation de la PPVE.

3. Déroulement de la participation du public

Conformément aux dispositions des articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du Code de l'Environnement et en application de l'arrêté d'ouverture de la procédure de participation du public par voie électronique en date du 24/04/2026, un avis de participation du public par voie électronique (PPVE) a été :

- Publié sur le site internet de la ville de FLEURY-SUR-ORNE ;
- Affiché en Mairie et sur le site du projet le 30/04/2026 et maintenu pendant toute la durée de la PPVE ;
- Publié en support papier dans deux journaux locaux diffusés dans le département : Ouest France et Liberté Le Bonhomme Libre le 30 avril 2026 ;
- Publié en support web dans deux journaux locaux diffusés dans le département : Ouest-France.fr et Actu.fr – Liberté de Normandie le 30 avril 2026 ;

L'ensemble du dossier de participation du public par voie électronique et le registre numérique ont été mis à disposition du public durant 33 jours consécutifs du 14 mai 2026 au 15 Juin 2026.

Pendant toute la durée de la participation du public, le public a été invité à formuler ses observations et propositions par voie électronique sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/7309/>.

Les documents présentés sur support papier pouvaient être consultés à la mairie de FLEURY-SUR-ORNE dans les conditions prévues à l'article D123-46-2 du Code de l'Environnement, par mail à urba@fleury-sur-orne.fr et sur rendez-vous en mairie aux horaires habituels d'ouverture sur demande effectuée au plus tard le 4ème jour ouvré précédant l'expiration du délai de participation du public.

À partir de la publication de la décision et pendant une durée minimale de 3 mois, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique, ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision, seront rendus publics sur le site internet de la ville ainsi que sur le site internet dédié à la procédure : <https://www.registre-dematerialise.fr/7309/>.

BILAN DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

1. Statistiques

Le déroulement de cette participation en quelques chiffres :

(Source : <https://www.preambules.fr/>)

(Source : <https://www.registre-dematerialise.fr/7309/>)

2600 visiteurs uniques ont consulté le site web.

2134 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation.

2365 téléchargements ont été réalisés.

4 visiteurs anonymes ont déposé une contribution.

2. Liste des observations et remarques du public

La participation par voie électronique a permis de recueillir quatre contributions sur le registre numérique du 14 mai 2026 au 15 juin 2026.

a. Contribution n°1

Contribution n°1 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le mercredi 20 mai 2026 à 21h31

Comment parler d'eco quartier quand on détruit des champs et des terres cultivables au bénéfice unique du profit ?? Si le résultat est aussi laid que ce qui a été construit sur les zones nord et sud de la commune, vous allez vraiment faire de Fleury sur Orne une banlieue "verrue" qui deviendra très vite dégradée socialement... mais vous devez sûrement être très fiers de vous.

Réponse du maître d'Ouvrage :

Plusieurs raisons justifient la réalisation de cette opération d'aménagement de l'ilot C à l'emplacement d'une parcelle agricole et sur cette localité spécifique :

L'aménagement du secteur a été réfléchi et décidé dans les années 1990 initialement avec la réalisation de la Zone d'Aménagement concertée et la création du Parc d'Activité Normandika.

Cette ZAC s'intégrait à l'époque dans la politique de développement de l'agglomération caennaise et faisait écho à la volonté de rééquilibrage urbain vers le sud manifesté dans les orientations de la révision du Schéma Directeur de l'agglomération caennaise approuvé le 1er juillet 1994.

Le développement de cette zone était par ailleurs déjà inscrit dans le S.D.A.U. (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) initial datant de 1976. Il a par la suite été confirmé par les dispositions d'urbanisation prévues au Plan d'Occupation des sols (P.O.S.) de la commune de Fleury-sur-Orne révisé le 29 septembre 1995.

La réalisation de l'ilot C répond à un besoin de dynamisation du secteur et de nouveaux logements.

Le projet propose une réponse aux principaux enjeux socio-économiques identifiés sur la commune de Fleury-Sur-Orne qui sont :

- Le besoin d'adapter le parc de logements : multiplier les possibilités d'installation des ménages tout en intégrant la baisse de la taille des familles depuis 20 ans ;
- L'accueil de nouveaux habitants pour assurer le renouvellement démographique ;
- La prise en compte des besoins spécifiques des familles nombreuses et des personnes âgées ;
- Limiter le phénomène de quartiers spécialisés et de ségrégation sociale en favorisant la mixité des revenus et des tranches d'âge au sein d'un même quartier ;
- Développer l'attractivité et la création de valeur à Fleury-sur-Orne.

Le projet répond à un besoin de dynamisation à l'échelle de l'agglomération de Caen-La-Mer. Plus localement, la ville de Fleury-sur-Orne, en tant que commune faisant partie de la couronne urbaine, cherche à étendre son centre-bourg autour de la route d'Harcourt qui sera transformée à termes en boulevard urbain admettant la nouvelle ligne de tram T3.

Il est à noter qu'en raison de la suppression de terres agricoles, le projet a été assujéti à la réalisation d'une étude préalable à la compensation collective agricole réalisée par la Safer de Normandie en 2023 visant à présenter les démarches mises en place pour éviter et réduire la consommation de terres agricoles ainsi que les mesures proposées de compensation collective agricole.

Cette étude a fait l'objet d'une présentation en commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) le 05 septembre 2023 et a ainsi recueilli un avis favorable en date du 11 octobre 2023.

b. Contribution n°2

Contribution n°2 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 25 mai 2026 à 15h03

Bonjour,

Encore un grand espace cultivé principalement par des céréales qui va disparaître au détriment d'immeubles en bétons qui hébergeront de l'habitat et des activités tertiaires. Actuellement, il y a toujours des espaces vides pour les activités tertiaires dans les nouveaux bâtiments des Hauts de l'Orne et ce projet prévoit d'en faire encore plus. A quoi cela sert s'il y a pas de demande? Coté jardins: il y a moins de jardins et moins de surfaces, et les toilettes sont elles prévues? Toujours est il que les photos indiquent beaucoup d'espaces verts comme les précédents projets mais il faudra attendre plus d'une dizaine d'années pour que les arbres remplissent leurs fonctions.

Réponse du maître d'ouvrage :

70 parcelles de jardins dont 1 parcelle accessible PMR (Personnes à Mobilités Réduites), de 103 m² à 181 m² sont prévus dans le projet.

La surface totale allouée aux jardins familiaux représente 1,25 ha (compris voiries, placette...) et la surface totale des jardins seuls représente 9 180 m².

Une salle commune (bureaux, salle de réunion) avec meuble évier, 2 sanitaires, boîte à lettres et électricité d'environ 60 m² comprenant également une terrasse est prévue au cœur des jardins familiaux.

S'ajoute en bordures des jardins familiaux, un parc public de 1,5 ha, lieu de destination et de promenade au sein duquel seront prévus des jeux et agrès sportifs ainsi qu'une esplanade faisant office de place urbaine, lieu de rencontre du quartier.

c. Contribution n°3

Contribution n°3 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le dimanche 31 mai 2026 à 12h44

Je suis contre ses constructions qui dénature fleury je plus de espace vert avec peu êtres un parcours sportif des jeux des espaces ombragés des jeux différents âges, un terrain de boule , de faire un endroit agréable et permettant aux gens de se rentrer

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet a été pensé comme un quartier intergénérationnel avec des programmations et des usages favorisant les rencontres.

Le cœur d'îlot accueille ainsi un parc de 1,5 ha composée d'une esplanade faisant office de place urbaine, lieu de rencontre du quartier mais également du mobilier urbain, des jeux et agrès sportif.

Viennent s'ajouter à ce parc, 1,25 ha de jardins familiaux et une salle commune d'environ 60 m².

d. Contribution n°4

Contribution n°4 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 11 juin 2026 à 18h26

Par la présente, je souhaite exprimer mon opposition ferme au projet de construction envisagé dans notre quartier. En tant que résident, je constate quotidiennement que notre secteur est déjà particulièrement saturé. Les conditions de circulation actuelles y sont denses et de plus en plus complexes aux heures de pointe. De plus, la recherche de places de stationnement constitue déjà une difficulté majeure pour les habitants et les visiteurs.

L'implantation de ce nouveau bâtiment va inévitablement densifier la population et le flux de véhicules, ce qui aggravera les problèmes de trafic et réduira encore davantage le nombre de places de parking disponibles. Le quartier ne dispose pas des infrastructures routières adaptées pour absorber une telle charge supplémentaire sans nuire gravement à la qualité de vie des riverains et à leur sécurité.

Pour ces raisons, je vous demande de bien vouloir reconsidérer ce projet et d'émettre un avis défavorable à sa réalisation.

Je vous remercie de la prise en compte de ma contribution pour préserver l'équilibre de notre quartier.

Veillez agréer, Madame, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une modélisation du trafic routier a été effectuée compte tenu des aménagements projetés au droit du futur îlot C à l'horizon 2035.

Cette étude a été réalisée par le bureau d'étude Ingetec en novembre 2025. Les résultats de cette étude sont synthétisés ci-après :

Le nombre de déplacement de véhicules particuliers à l'horizon 2035 augmentera de +3154 unités par jour (1575 entrants et 1575 sortants). Le projet générera un volume significatif de déplacements quotidiens, répartis entre résidents, employés, clients et visiteurs.

La répartition de ces déplacements s'effectuerait comme suit :

- 780 déplacements soit 440 entrants et 340 sortants en heure de pointe du matin,
- 990 déplacements soit 425 entrants et 565 sortants en heure de pointe du soir.

Pour les prévisions de trafic futur, la date de 2035 a été choisie pour les raisons suivantes :

- L'achèvement prévisionnel des travaux est fixé à 2035 ;
- 2035 (soit la date de 2025 +11 années) est un moyen terme. Un court terme serait de 5 années et un long terme de 20 à 25 années ;
- Compte tenu de l'évolution rapide de l'offre des modes de transport urbain, il serait risqué d'établir des prévisions des trafics motorisés individuels au-delà d'un moyen terme.

Deux scénarios sont étudiés, celui « fil de l'eau » et le scénario projeté.

1.Scenario « fil de l'eau », dit scénario de référence, sera établi à l'horizon d'achèvement du projet. Il simulera uniquement l'évolution tendancielle du trafic, c'est-à-dire la croissance basée sur la démographie et l'évolution estimée de la part modale de l'utilisation des véhicules motorisés. Les aménagements et nouveaux flux liés au projet des Zones d'Aménagement Concertées de l'Ecoquartier des Hauts de l'Orne ainsi que du Parc d'Activités Normandika ne seront pas pris en compte.

2.Scenario projeté : la simulation servira de point de comparaison pour la projection finale, qui intégrera à la fois cette évolution tendancielle et l'impact spécifique des aménagements du projet.

Ces deux scénarios sont analysés sur le réseau viaire projeté qui comprend les 4 carrefours étudiés à l'état initial (les carrefours 1 à 4) et les quatre nouveaux (notés de 5 à 8) générés par le projet.



Figure 245 : Plan de circulation projeté (Source : Étude Trafic INGETEC, nov 2025)

Scénario fil de l'eau

Dans un premier temps, l'impact du scénario « fil de l'eau » est étudié.

La commune de Fleury-sur-Orne a enregistré une forte croissance démographique ces dernières années. De plus, compte tenu des améliorations du réseau de transports en commun ainsi que des aménagements pour les modes de déplacement doux, la part modale des véhicules motorisés tend à diminuer progressivement.

Après la prise en compte de l'ensemble de ces éléments, l'évolution tendancielle des charges de trafic est estimée à +3 % entre 2025 et 2035.

Étant donné que cette majoration a été appliquée uniformément à l'ensemble du réseau, la répartition du trafic demeure identique à celle de la situation actuelle.

Par ailleurs, la fonction de chaque voie est conservée : les axes structurants comme les routes départementales et la nationale conservent leur rôle de transit, tandis que les voies de desserte locales maintiennent leur vocation initiale. Aucune modification n'est apportée au réseau viaire au niveau de la ZAC Normandika, la situation "fil de l'eau" représentant l'évolution naturelle à l'horizon 2035, sans intégration du projet.

- Heure de pointe

De manière analogue au trafic journalier, l'évolution tendancielle des charges de trafic aux heures de pointe est estimée à +3 %.

Cette majoration uniforme sur l'ensemble du réseau maintient la répartition actuelle du trafic, et les asymétries liées aux déplacements pendulaires persistent entre la situation actuelle et les projections.

Scénario projeté

Concernant le scénario « projeté », les charges de trafic projetées respectent le même équilibre général que celui des charges de trafic actuelles. Seules les valeurs changent avec plus ou moins d'importance. Sur l'ensemble de la journée, les augmentations de charges de trafic entre 2025 et la situation projetée avec la création de l'îlot C en 2035 varient de +4 % à +106 %.

La hausse la plus marquée concerne la partie Nord du boulevard de la Suisse Normande, auparavant réservée aux transports en commun et véhicules de service, et qui devient désormais un axe de desserte majeur du futur îlot de la ZAC Normandika.

Comparée au scénario « fil de l'eau », l'évolution est plus modérée, avec des hausses comprises entre +4 % et +102 %.

Synthèse de la modélisation et conclusions

Les premiers résultats montrent que, même si certaines voies voient leur trafic multiplié par 2, 3 voire 7, le réseau de desserte locale peut globalement les absorber.

En revanche, l'insertion sur l'axe principal (RD 562A), et notamment au niveau de la rue du Fier-à-Bras, pourrait poser un problème.

Aujourd'hui, la rue du Fier-à-Bras dessert uniquement quelques habitations et locaux d'activités et connaît un trafic faible. Avec le projet de l'îlot C et l'arrivée du tramway, elle deviendra un axe principal de desserte locale. Si cette voie n'existait pas, le trafic se reporterait sur la rue Marcel Cachin, entraînant de fortes difficultés de circulation.

Cette rue stratégique devra donc être adaptée pour disposer d'un profil capable de gérer des charges de trafic parfois importantes. La création d'un aménagement cyclable, en site propre, le long de cette voie permettra également d'anticiper les usages futurs en termes de mobilités actives (uniquement trottoir prévu dans le plan).

Le carrefour le plus critique, situé à l'intersection avec la rue du Fier-à-Bras, devra être équipé d'une gestion par feux pour faciliter l'insertion sur la RD 562A et gérer les conflits avec le futur tramway.

Le carrefour n°1, second carrefour problématique du secteur, a des réserves de capacité inférieures aux seuils de tolérance mais qui restent toutefois acceptables dans ce contexte urbain, ne descendant pas en dessous des 10%.

Un mode de gestion par feux apparaît comme la solution la plus adaptée pour ce carrefour. Les volumes de trafic projetés ne pourraient pas être absorbés par un régime de priorité classique (STOP, cédez-le-passage ou priorité à droite), tandis qu'un giratoire ne conviendrait aux caractéristiques du carrefour.

À terme, seules quelques optimisations du plan de feux pourraient être envisagées afin d'améliorer le fonctionnement de l'intersection.

L'aménageur s'engage à mettre en place les dispositifs suivants :

- Mise en place d'un carrefour à feux au niveau de l'intersection « route d'Harcourt et rue du fier à bras »

Selon les charges de trafic induites par le projet sur ce carrefour et les recommandations du CEREMA en termes de mode de gestion, la mise en place d'un carrefour à feux semble indispensable.

La mise en place d'un carrefour à feux est également cohérente avec la prolongation de la ligne de tramway T3 depuis les Hauts de l'Orne vers la ZAC Normandika. En effet, un carrefour à feux permettra de fournir la priorité aux tramways sur les véhicules motorisés.

Avec un tel mode de gestion et la géométrie du carrefour présenté ci-dessous, les réserves de capacité pour les heures de pointe du matin et soir repassent au-dessus des seuils de tolérance avec des valeurs respectivement égales à 24 et 27%.

- Mise en place d'un dispositif de modération de vitesse et de trafic (shunt)

À certains moments de la journée (et plus particulièrement en soirée) le carrefour situé à l'intersection de la rue Marcel Cachin et de la RD 562A, pouvait connaître des situations de congestion.

Par ailleurs, la mise en place d'un carrefour à feux au niveau du carrefour « route d'Harcourt et rue du fier à bras » permettait de garantir un fonctionnement satisfaisant.

Dans ce contexte, il est envisageable qu'un itinéraire de shunt apparaisse utile au sein de l'îlot C, en empruntant la rue du Fier-à-Bras et le boulevard de la Suisse Normande.

Afin de limiter au maximum le trafic de transit dans le périmètre du site, il est essentiel de prévoir des aménagements capables de réduire ce phénomène. Dans un premier temps, la mise en place de dispositifs de modération de vitesse et de trafic pourrait être étudiée. Cette solution contribuerait à dissuader les automobilistes d'utiliser cet itinéraire comme raccourci.

La réduction du trafic au sein du site est un enjeu majeur pour encourager la pratique des modes actifs et garantir des conditions de sécurité satisfaisantes, ce qui ne serait plus assuré si les charges de trafic devenaient trop importantes.

Effets du projet en situation aménagée sur la desserte en transport en commun

Le projet de création de l'îlot C s'accompagne d'une évolution majeure en matière de transports en commun : le prolongement de la ligne T3 du tramway (Réseau Twisto) jusqu'à la RD 562a, au cœur de Fleury-sur-Orne. Ce projet est attendu à l'horizon 2033.

Cette extension est particulièrement bénéfique pour l'intermodalité piétons / transports en commun. Son nouveau positionnement géographique la rendrait accessible depuis n'importe quel point du secteur de l'îlot C en moins de 10 minutes à pied. Cela garantit un fort potentiel de rabattement des futurs résidents et salariés vers le centre-ville de Caen. Cette mise en service s'inscrit directement dans les ambitions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération de Caen La Mer.

Elle représente un levier essentiel pour atteindre l'objectif de réduction de la part modale de la voiture individuelle au profit des modes actifs et des transports collectifs.

Le projet de l'îlot C intègre ce projet de prolongement du tram T3 puisqu'une réserve foncière de 10 169 m² est dédiée à l'arrivée des aménagements sur le futur quartier.

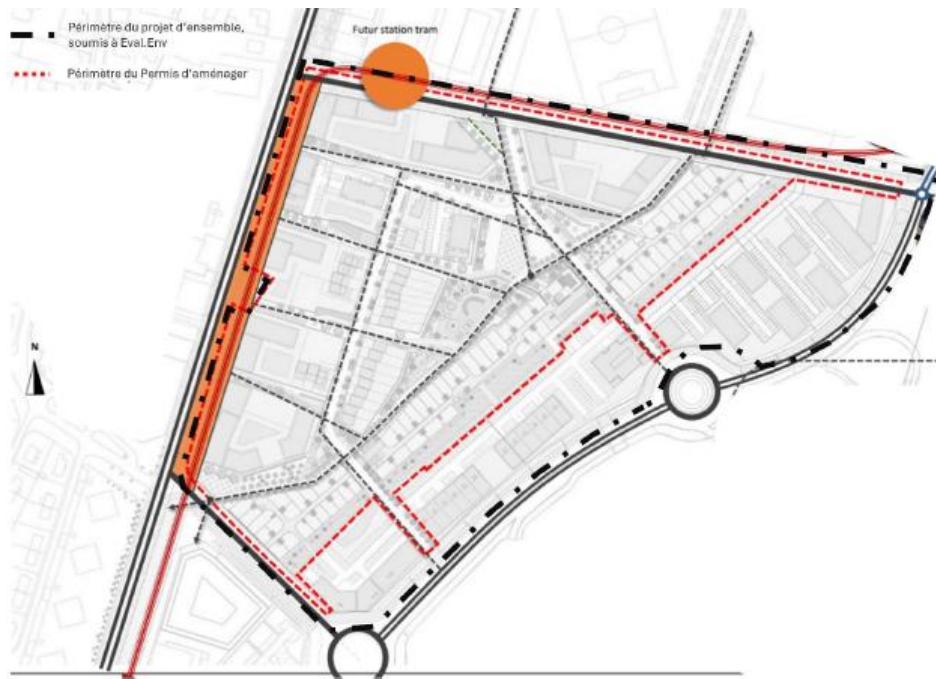


Figure 41 : Espaces réservés au projet de prolongement du tramway T3. Source : PA, décembre 2025.

Par ailleurs, le réseau viaire futur sera configuré de façon à tirer profit de ce mode de transport structurant que ce soit dans le positionnement des accès à l'îlot C (majoritairement positionnés sur la rue du Fier à Bras et du boulevard de la Suisse Normande afin d'éviter de congestionner la route d'Harcourt où sera localisé le futur tram ou encore dans la trame de cheminements de modes actifs qui permettront un accès direct au tram depuis les macro-lots d'habitations.

La majorité des "portes" d'accès au futur quartier de l'îlot C seront positionnées à proximité immédiate d'arrêts de bus existants ou de futurs arrêts de tramway garantissant une interconnexion efficace entre le réseau interne et les infrastructures de mobilité du secteur.

Enfin, deux lignes de bus urbains Twisto desservent l'îlot C : la ligne 4 connectée sur le terminus tramway T1 Jean Vilar et le centre-ville de Caen et la ligne 34 qui mène à Saint-André sur Orne. La ligne 4 assure plus de 40 passages par jour ouvré. On peut donc affirmer que l'îlot C est aujourd'hui bien desservi en transports collectifs et que l'offre s'améliorera encore au fil des prochaines années.

Le projet de l'îlot C intègre la nouvelle infrastructure du tram T3 comme partie intégrante du programme d'aménagement de la zone.

Les effets du projet sont positifs.

Effets du projet en situation aménagée sur les modes de déplacement doux

En situation aménagée, le projet d'aménagement de l'îlot C aura des effets positifs sur les modes actifs puisqu'il prévoit la création de nouvelles voies cyclables et cheminements piétons en cœur de quartier en connexion avec ceux des secteurs environnants.

En effet, cette opération d'aménagement comprend la mise en place d'une voie verte transversale, cyclable et piétonne permettant aux usagers de rejoindre la rue du Fier à Bras jusqu'au au sud de la route d'Harcourt pour rejoindre le futur tram T3.

Une voie réservée au vélo le long de la route d'Harcourt (située entre la réserve du tramway et les espaces libres situés en pied des immeubles du projet), le long de la rue du Fiers à Bras est également préconisée.

Ces voies nouvelles destinées aux cycles seront connectées à la voie existante le long du boulevard de la Suisse Normande (partagée avec les piétons) puis avec la voie cyclable de la rue d'Ifs lors de l'aménagement de l'îlot D.

Par ailleurs, l'ambition de cette opération est également de pouvoir créer un réseau de sentes piétonnes apaisées à travers le quartier afin de favoriser les déplacements actifs d'Est en Ouest entre les lots.

Pour finir, des trottoirs d'accompagnement du côté projet uniquement sur les voies externes seront réalisés (route d'Harcourt et rue du Fier à Bras). Les trottoirs seront en connexion avec ceux existants le long de la rue d'Ifs et du boulevard de la Suisse Normande. L'évolution du maillage cyclable au sein du futur quartier de l'îlot C traduit la volonté d'intégrer pleinement les modes actifs dans la conception du réseau viaire. Le plan ci-après met en évidence un maillage cyclable structurant et continu, assurant à la fois la desserte interne de l'îlot et la connexion avec les itinéraires existants en périphérie. Cette organisation favorise la lisibilité et la sécurité des déplacements cyclables, tout en renforçant l'intermodalité entre le nouveau quartier de l'îlot C et le reste du territoire.

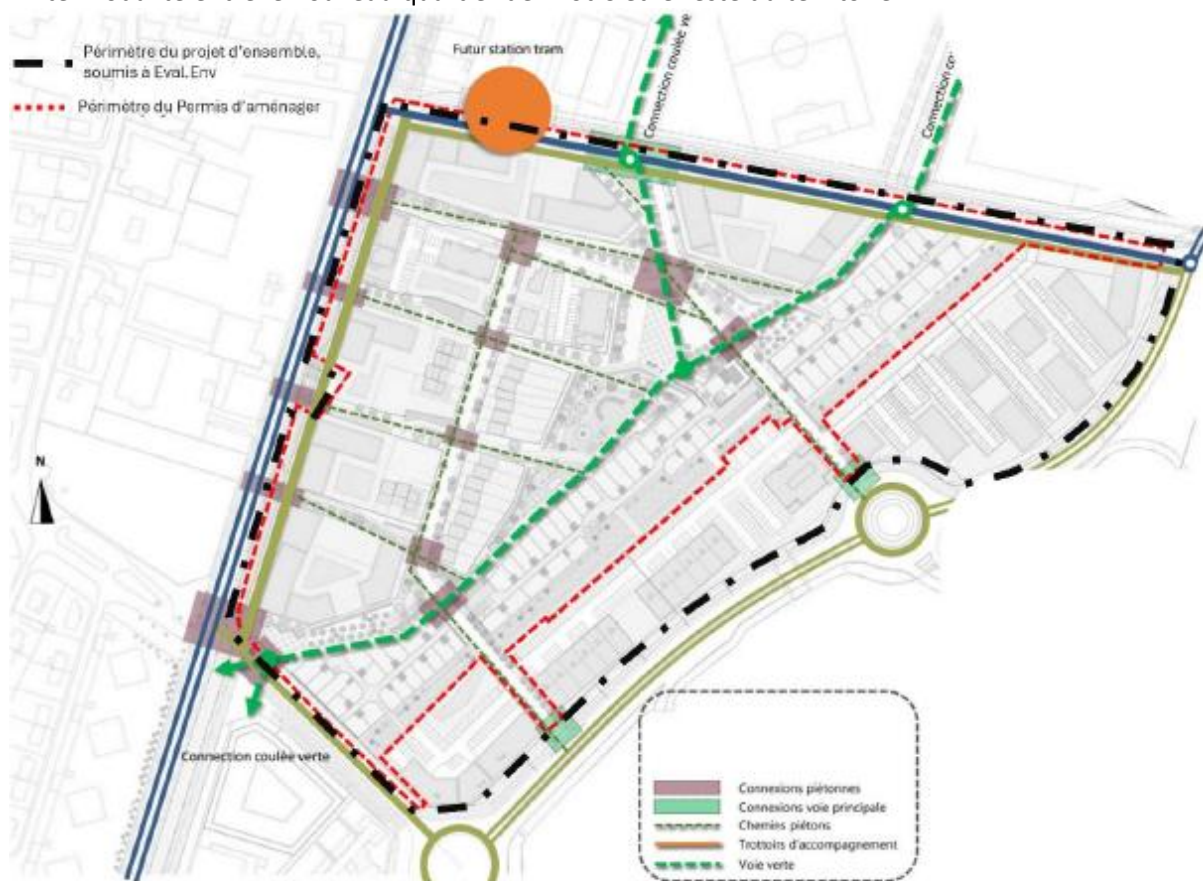


Figure 256 : Maillage cyclable au sein du futur îlot C (Source : Étude Trafic INGETEC, nov 2025)

L'îlot C est actuellement desservi par plusieurs infrastructures dédiées aux cycles. Toutefois, le maillage des pistes et voies cyclables au sein du projet sera développé au fil des prochaines années.

En effet, on rappelle que la commune de Fleury-sur-Orne accueille :

- L'itinéraire cyclable national « La Vélo Francette » (V43). Cet axe majeur, qui traverse la commune en suivant le cours de l'Orne, présente un double intérêt stratégique pour les habitants.

D'une part, il constitue un axe très performant pour les déplacements domicile-travail. Il offre une connexion cyclable sécurisée et directe avec l'agglomération caennaise, plaçant le centre-ville de Caen à seulement 6 km, soit environ 20 minutes à vélo.

D'autre part, cet itinéraire est un atout majeur pour les trajets de loisirs et touristiques. La Vélo Francette permet en effet de rejoindre, au nord de Caen, l'itinéraire EuroVelo 4 / « La Vélomaritime ». Cette connexion ouvre l'accès à l'ensemble du littoral français et permet notamment de rejoindre la côte et Ouistreham (bord de mer) en environ 1 h 15 de trajet.

- La piste cyclable Caen – St-André-sur-Orne qui sera déployée sur l'axe route d'Harcourt d'ici l'horizon 2030-2035.

Cette offre existante et à venir et cette cohérence entre les aménagements cyclables sera de nature à limiter le recours à la voiture personnelle avec un seul usager.

Effets du projet en phase aménagée sur les stationnements

En situation aménagée, le projet viendra développer de nouveaux espaces publics et des parcelles privées. Le projet intégrera donc une offre de stationnement adaptée à ces deux domanialités et au nombre d'habitants futurs à accueillir sur l'ilot C.

Sur les lots privés, et spécifiquement pour les habitations, le stationnement sera développé pour partie en souterrain.

Pour les commerces, activités et services, le stationnement sera organisé en surface avec un objectif de foisonnement des emplacements admettant des places visiteurs.

Le projet intégrera également des emplacements pour les jardins familiaux.

L'ensemble des parkings qui seront développés au droit du secteur de l'ilot C sera paysagé et limitera l'imperméabilisation des sols via le recours à des matériaux drainants / semi-perméables. Le projet prévoit un nombre de place de stationnement de 1200 places conformes aux préconisations de l'OAP du PLU de Fleury-Sur-Orne.

La répartition des stationnements dans les macro-lots privés sera détaillée dans les permis de construire au moment du lancement des études de conception de ces secteurs.

Le projet n'engendrera aucun impact sur le stationnement puisqu'il prévoit déjà le nombre de place adéquat vis-à-vis de la programmation future.

ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

A la suite des contribution émises lors de cette participation par voie électronique relatif au permis d'aménager n° PA 014 271 26 00002 et notamment la contribution n°4, le maître d'ouvrage s'engage à :

- Mettre en place un carrefour à feux au niveau de l'intersection « route d'Harcourt et rue du fier à bras » ;
- Mettre en place un dispositif de modération de vitesse et de trafic (shunt) et notamment au carrefour situé à l'intersection de la rue Marcel Cachin et de la RD 562A.