

Commune de Saint-Aubin-sur-Mer

DÉPARTEMENT DU CALVADOS

PLU approuvé le 30.01 /2013
Modification simplifiée n°1 17.09 /13
Modification simplifiée n°2 05.11 /19

Plan Local d'Urbanisme Modification n°3 (procédure simplifiée) APPROBATION

Approuvée par délibération du Conseil communautaire
En date du : **4 juillet 2024**

Le Président,
M. Thierry LEFORT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



COMMUNE DE SAINT AUBIN SUR MER
PLAN LOCAL D'URBANISME
DOCUMENT D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



Les Projets d'Urbanisation (Zones UA et 1AU)

1/Secteur de la Place de la Gare :

La Place de la Gare est localisée en entrée de ville, à proximité de la grande prairie de Saint-Aubin-sur-Mer et offre une vue de qualité sur l'Église. La Place atteste d'une situation géographique stratégique pour la Commune.

Le site se situe en bordure sud de Saint-Aubin-sur-Mer et est longé par la D7 qui offre un accès direct sur les communes voisines.

La réalisation du réaménagement de la Place est un projet déterminant pour la Commune. Ce dernier, a pour objet d'affirmer le caractère de l'entrée de ville pour les usagers en créant une place agréable et esthétique en continuité avec la prairie au pied de l'Église qui marque l'identité de Saint-Aubin-sur-Mer.

Le périmètre de l'OAP « Secteur de la Place de la Gare » porte sur le projet de requalification de la place dont l'identité est fortement marquée par la présence du bâtiment de l'ancienne gare de Saint-Aubin-sur-Mer et de ses abords, qui constituent l'entrée de ville.

2/Zone 1AU « Secteur Route de Langrune » :

Le programme d'aménagement de l'espace et de développement de l'urbanisation de Saint-Aubin-sur-Mer s'exprime autour d'une vocation principale : l'habitat.

Le secteur qui lui sera dédié permettra toutefois, dans un objectif de cohérence du développement territorial, l'installation d'activités compatibles avec l'habitat.

Ce projet d'urbanisation mettra en œuvre le principe de mixité urbaine et sociale, avec des aménagements orientés vers une prise en compte réelle des principes de développement durable : orientations des parcelles – densification – variété de typologies d'habitat, etc.

L'ensemble du programme présente une multifonctionnalité, une prise en compte réelle de la dimension « mode de déplacements alternatifs ». Une interconnexion complète et étroite entre l'urbanisation déjà existante et les quartiers à créer est également recherchée. De plus, la gestion des eaux pluviales doit y être intégrée, notamment au travers de modes de gestion alternatifs (noues, noues plantées, zones d'infiltration, bassin d'orage planté...)

L'extension de l'urbanisation est en rapport direct avec la projection démographique voulue par la commune. Elle implique l'ouverture immédiate de zones à urbaniser.

Il ne s'agit pas de réaliser de nouveaux secteurs ou programmes immobiliers déconnectés de la vie des quartiers, mais au contraire, de faciliter l'intégration des nouveaux habitants. Ces nouveaux sites devront donc être conçus de façon à intégrer l'urbanisation existante ; ils devront aussi présenter des formes, des typologies d'habitats adaptés, le cas échéant, aux nouvelles demandes : collectifs, social, lots libres.



1/ Secteur de la Place de la Gare

Objectifs et principes d'aménagement

« Saint-Aubin-sur-Mer a deux poumons verts - le Parc Pillier et la Prairie ; il lui faut un cœur ! »

CONTEXTE

La requalification du secteur de la Place de la Gare s'inscrit dans une démarche de valorisation du patrimoine bâti et naturel, d'une part, et de redynamisation d'un secteur d'entrée de ville, d'autre part.

La Place de la Gare est un site de connexion entre plusieurs séquences du territoire communal, à l'interface : entre l'école et la médiathèque, entre le camping et la mer, entre les espaces verts publics structurants (prairie et parc Pillier). À terme, la Place fera également l'interface entre la nouvelle pharmacie et la maison médicale.

Lieu de desserte en bus, vers ou depuis Caen, la Place a conservé sa fonction d'origine d'arrivées et de départs des populations liée à la présence de l'ancienne gare, constituant ainsi un véritable lieu de déambulations.

Située en entrée de ville, la place de la Gare bénéficie de la présence d'un patrimoine existant intéressant, historique ou traditionnel, sur lequel il s'agit de s'appuyer pour articuler les espaces publics et créer des points de vue intéressants, tout en améliorant l'existant et en intégrant les projets de mutations immobilières à venir, afin d'offrir un ensemble qualitatif et cohérent.

OBJECTIFS

- Affirmer le rôle de cœur d'un lieu de vie important pour la Commune : accueil du marché, proximité des services publics (médiathèque, mairie, etc.), desserte en bus.
- Redonner une place centrale, confortable et sécurisée aux piétons.
- Affirmer l'identité de la Commune, autour de la présence de l'ancienne gare, des villas balnéaires traditionnelles, de l'église.
- Assurer la présence d'ilots de fraîcheur en renforçant les espaces végétalisés (prairie, bosquets existants, square de la médiathèque...).
- Intégrer les potentiels de mutation sur le secteur pour accompagner la redynamisation et la pérennité des services à la population (installation de la maison médicale et de la nouvelle pharmacie, potentiel d'installation de nouveaux commerces de proximité, etc.).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Déplacements :

- Conforter les cheminements doux, en créant un maillage de connexions sur l'ensemble du secteur.
- Sécuriser les parcours doux, notamment aux points de traversées avec les voies automobiles.



- Assurer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite aux abords des lieux de services existants et projetés (maison médicale, nouvelle pharmacie) : prévoir notamment, en ce sens, la proximité immédiate de places de stationnement adaptées.
- Prévoir un plan de circulations automobiles adapté au secteur, en tenant compte de la présence d'habitations riveraines, d'une part, et de l'augmentation de trafic en période estivale, d'autre part. à ce titre, une traversée automobile pourra être envisagée sur la Place de manière à éviter le report des flux sur les rues adjacentes.
- Renforcer l'offre en stationnement, tout en maîtrisant la place de la voiture sur le secteur.

Espaces publics :

- Recréer une place conviviale, dans un esprit de « place de village », sur laquelle le piéton retrouve un rôle central et prioritaire, qui pourrait se prolonger plus au Sud, tel un « parvis » qui permettrait de gérer les traversées piétonnes de part et d'autre de la route départementale, de ralentir le trafic automobile sur cette dernière et d'offrir une entrée de ville plus accueillante et qualitative.
- Améliorer les conditions d'accueil du marché hebdomadaire.
- Engager la réflexion sur la requalification et la réorganisation de l'avenue Georges Pépineaux, lien de connexion structurant entre la Place de la Gare et la mer.

Intégration paysagère et environnementale :

- Mettre en valeur la Place par le choix de matériaux de qualité, alliant au maximum le confort d'usage, la réduction des effets de réverbération de chaleur et l'infiltration des eaux de pluie.
- Conserver et renforcer les espaces végétalisés et arborés existants.
- Mettre en valeur les abords des villas balnéaires traditionnelles situées autour de la place
- Conserver les vues vers l'église.

Phasage et échéancier prévisionnel de réalisation :

- En juillet 2024, les projets d'installation de la nouvelle pharmacie dans l'ancienne salle Roger Dumez et de création du pôle médical dans l'ancien bureau de Poste sont en cours (demandes d'autorisations en cours d'instruction).
- Le calendrier relatif au réaménagement global de la Place de la Gare, quant à lui, peut être envisagé comme suit :
 - o Travaux phase 1 (pharmacie et pôle médical) : 2024-2025.
 - o Consultation et études de maîtrise d'œuvre : 2024-2025.
 - o Travaux phase 2 (espaces publics et extension Gare) : 2025-2027.
- Ce calendrier est prévisionnel. Il sera affiné dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre qui porteront sur le projet de requalification de la Place de la Gare.



Orientations graphiques « Secteur de la Place de la Gare »



-  Périmètre de l'OAP Place de la Gare
-  Ilot d'habitations et bâtiments existants
-  Zone végétalisée/arborée à conserver et/ou à conforter
-  Voies de circulations principales
-  Possibilité de maintien d'une voie de circulation secondaire
-  Maillage de cheminements doux à créer et/ou à conforter
-  Principe de réaménagement de la rue Georges Pepinaux
-  Place publique à créer / Zone de circulation piétonne prioritaire / Accueil du marché
-  Abords de la future Maison Médicale à requalifier / Accessibilité PMR à assurer
-  Zones de stationnement à créer et/ou à conforter
-  Traversées piétonnes à sécuriser
-  Extensions projetées du bâti existant
-  Desserte bus à réorganiser



2/ Zone 1AU au Nord de la Voie Romaine Secteur « Route de Langrune »

Objectifs et principes d'aménagement

CONTEXTE

Ce secteur est situé à l'Est du bourg, au cœur de la zone UB. Il est limitrophe de la zone A, au sud. La voie romaine, principale desserte piétonne de la commune en forme la limite Sud.

Idéalement situé sur le territoire de Saint-Aubin-sur-Mer, ce nouveau quartier va permettre à la commune de Saint Aubin d'aménager un quartier d'habitat mixte, une entrée de ville mais aussi d'amorcer une desserte piétonne Nord/Sud. L'entrée de ville sera d'autant plus marquée que les bâtiments qui l'encadrent sont des bâtiments de type "collectif".

Tout nouveau projet d'aménagement devra faire l'objet de la mise en place d'une démarche de développement durable et devra être suivie d'effets et de concrétisation, concernant l'intégration paysagère des bâtiments, la retenue des eaux pluviales sur la parcelle et la création de noues plantées pour faciliter l'écoulement des eaux vers l'aval et la perméabilité des sols ;

La création de formes urbaines différentes et la mixité urbaine seront de mise tout en étant adaptées au contexte local et à la spécificité communale. Les formes architecturales les plus innovantes en matière de développement durable pourront donc être acceptées sous réserve de s'intégrer dans l'environnement naturel et urbain et dans la démarche de développement durable défini au préalable.

Les différentes typologies d'habitat :

- Le logement individuel : cette forme d'habitat permet de répondre aux besoins d'une population en recherche d'une autonomie individuelle.
- Le logement groupé peut se définir comme de la maison individuelle accolée (par deux ou trois maisons), de la maison de ville en bande, ou bien du logement semi-collectif (un accès individuel, un espace extérieur privatif égal au quart de la surface du logement).
- Le petit collectif reprend les principes du collectif, avec des parties communes (entrées, espaces communs, parking mutualisé ...).





OBJECTIFS

- > Mettre en scène le site, en tenant compte de son histoire et de son paysage.
 - Qualifier les « entrées de ville » routière (route de Langrune) et piétonne (voie romaine).
 - Valoriser les points de vue sur le territoire (points de vue dégagé au sud, aperçu des autres clochers voisins) depuis les futurs secteurs d'habitation.
 - Affirmer l'identité du territoire par les choix paysagers, urbains et architecturaux en termes d'orientations parcellaires, typologies bâties, matériaux de construction employés, palette végétale locale...
- > Organiser les déplacements et les centralités organisés autour des connexions douces.
 - Limiter l'usage de la voiture et créer des stationnements à faible impact pour encourager les modes actifs (vélos et piétons). S'inspirer des typologies existantes sur la commune (venelles...);
 - Créer des connexions douces avec les polarités avoisinantes (centres urbains, camping, parc, centre associatif, bord de mer), proposer de nouveaux espaces publics et paysagers abrités du vent et offrir des connexions avec les itinéraires de randonnée existants.
- > Redonner une place centrale à l'environnement grâce à des espaces vivants et accueillants.
 - Saisir l'opportunité de reconsidérer la place de la nature et du vivant dans l'espace urbain pour offrir un cadre de vie de qualité : affirmer le rôle et le potentiel écologique des lieux (boisements, végétations...);
 - Respecter les sols : éviter au maximum leurs minéralisations et intégrer des plantations adaptées favorables à l'accueil de la biodiversité ;
 - Proposer une gestion des eaux pluviales aérienne, participant à la qualité et à l'animation des espaces publics (noues plantées...).
- > Affirmer la qualité de vie de la Commune par une nouvelle offre de logements.
 - Une offre de logements diversifiée pour permettre un parcours résidentiel complet sur la commune (logements familiaux, logements pour jeunes actifs, logements pour personnes âgées, etc.) ;
 - Penser à des typologies évolutives de logements afin de les adapter aux changements de vie des habitantes et habitants (arrivée/départ d'un enfant, accessibilité PMR, vieillissement...);
 - Proposer des espaces de rencontre à plusieurs échelles et intimités (voisins proches, voisins du quartier, voisin de la commune...).



PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE

Programmation

- Un périmètre global d'environ 8,8 hectares, dont 7,5 hectares mobilisables pour l'urbanisation future.
- Programme prévisionnel global à développer sur la zone : environ 180 logements, dont au moins 11% de logements locatifs sociaux et au moins 25% de logements en accession abordable.
- Densité brute moyenne d'au moins 20 logements par hectare (calculée sur le périmètre global).
- Développement de typologies bâties moins consommatrices d'espaces : au moins 75% des logements produits devront être collectifs, semi-collectifs (intermédiaires) ou groupés, selon un principe de localisation mixte et équilibrée au sein de la zone.
- Possibilité d'accueillir un projet d'habitat participatif, préférentiellement localisé à proximité de la voie romaine.

Phasage et échéancier prévisionnel de réalisation

- Périmètre total de l'OAP : environ 8,8 hectares, incluant la zone 1AU et la parcelle de dent creuse située en zone UB.
- Surface totale utile à l'urbanisation : environ 7,5 hectares.
- Première phase d'urbanisation identifiée sur l'OAP Route de Langrune (zone 1AU) : superficie de 5,2 hectares environ.
- Deuxième phase d'urbanisation du secteur (partie Est de la zone 1AU) : superficie d'environ 2,6 hectares.
- Troisième phase d'urbanisation (parcelle en dent creuse, zone UB) : superficie de 0,3 hectare (3 660 m²).
- Rythme de production global moyen : 17 logements par an, soit environ 10% supplémentaire par rapport au rythme d'évolution des logements constaté sur la Commune sur la dernière décennie de recensement (+ 15 résidences principales par an entre 2010 et 2020).
- Échéancier prévisionnel de réalisation envisagé :

PHASE	SURFACE	DENSITÉ MOYENNE	NOMBRE DE LOGEMENTS PRÉVISIONNEL	ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DES CONSTRUCTIONS
Phase 1 (1AU Sud)	3,93 ha	20 logements / ha	80	
Phase 1 (1AU Nord)	1,25 ha	30 logements / ha	40	
PHASE 1 GLOBALE	5,18 ha		120	2026-2032
PHASE 2 (1AU Sud-Est)	2,58 ha	20 logements / ha	50	2032-2035
PHASE 3 (dent creuse UB)	0,36 ha	30 logements / ha	10	2036
PROGRAMMATION TOTALE OAP ROUTE DE LANGRUNE	8,12 ha		180	2026-2036 Soit 17 logements / an en moyenne



Intégration paysagère et environnementale

- Aménager des franges paysagères généreuses entre la zone et les espaces environnants (plaine agricole, habitations, activités...) de manière à créer des zones tampons destinées à assurer l'intégration des nouvelles constructions dans le paysage et à éviter les nuisances vis-à-vis des constructions déjà existantes.
- Qualifier les fronts bâtis aux abords de la voie romaine, en privilégiant un recul des constructions permettant d'offrir un accompagnement planté, fleuri et jardiné de la voie douce, et en maîtrisant, le cas échéant, la qualité et l'homogénéité des clôtures privées.
- Dégager des points de vue depuis et vers la voie romaine.
- Organisation des parcelles et des logements permettant d'allier confort de vie et bioclimatisme, inspirée du parcellaire existant sous formes de « lanières ».
- Privilégier une gestion aérienne et paysagée des eaux pluviales, aux points bas du site, comme support et vecteur d'animation des espaces publics.

Déplacements

- Développer un maillage de dessertes viaires et de venelles piétonnes différenciées.
- Conforter les cheminements doux, en créant un maillage de connexions sur l'ensemble du secteur.
- Offrir notamment des connexions vers la voie romaine, sous formes de dessertes piétonnes et/ou cyclables.
- Créer une connexion forte entre la Voie Romaine et le front de mer, via le boulevard Maritime, pour inciter et guider les circulations vers le littoral et, notamment, vers le CENT 79, lieu culturel et associatif phare de la Commune.
- Sécuriser les parcours doux, notamment aux points de traversées avec les voies automobiles.

Espaces publics

- Requalifier la Route de Langrune, en réaménageant ses abords et en privilégiant un accompagnement arboré et paysagé, inspiré de son profil historique.
- Mettre en valeur et marquer l'entrée de ville, notamment par l'aménagement d'une « place » à l'intersection de l'accès principal à la zone.
- Opter pour des matériaux de qualité, favorisant une végétalisation généreuse, limitant les effets d'îlots de chaleur et facilitant l'infiltration des eaux de pluie.



Orientations graphiques « Secteur Route de Langrune »





Orientations graphiques « Secteur Route de Langrune »

Principe de connexion entre la Voie Romaine et le front de mer / le CENT 79, via le boulevard Maritime

