DEPARTEMENT DU CALVADOS

Commune de Clécy



Plan Local d'Urbanisme

APPROBATION

Orientations d'Aménagement et de programmation

Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire du 28 novembre 2019



- COURRIER

P.O.S. INITIAL

Approuvé par arrêté préfectoral le 25.06.1982 MODIFICATION N°1

Approuvée par délibération le 29.08.1986

MODIFICATION N°2

Approuvée par délibération le 02.11.1988

MODIFICATION N'3

Approuvée par délibération le 19.06.1991

REVISION N°1

Approuvée par délibération le 07.11.2000

MODIFICATION N°4

Approuvée par délibération le 07.06.2004

REVISION n°2 et transformation en PLU

Approuvé par délibération le 07.02.2012

MODIFICATION n°1 du PLU

Approuvée par délibération le 28.11.2019

2019





Préambule Secteur 1 Secteur 2	3 4 20		
		Sectour 3	21

Préambule

Les orientations d'aménagement sont des outils créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (loi SRU) et précisés par la loi Urbanisme et Habitat : « Les PLU peuvent comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions ou opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme d schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.»

La commune de Clécy a défini un secteur destiné à être urbanisé à court et moyen terme (zone de centre bourg) et identifié deux terrains en particulier vis-à-vis desquels elle a souhaité précisé ses objectifs.

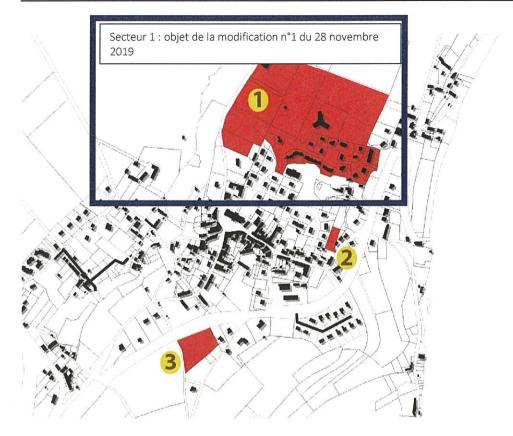
Les orientations d'aménagement constituent des documents de référence qui expriment les ambitions et les intentions d'aménagement de la collectivité publique sur le secteur en question en précisant les objectifs et les principes d'aménagement de la zone.

Il ne s'agit pas d'imposer un aménagement portant sur l'ensemble du secteur. Elles présentent un schéma d'aménagement global destiné à assurer la cohérence d'ensemble des futures opérations d'aménagement ou de construction.

Elles constituent des éléments de dialogue avec les opérateurs privés et/ou publics qui doivent, dans un rapport de compatibilité, respecter l'esprit des intentions d'aménagement exprimées par la collectivité

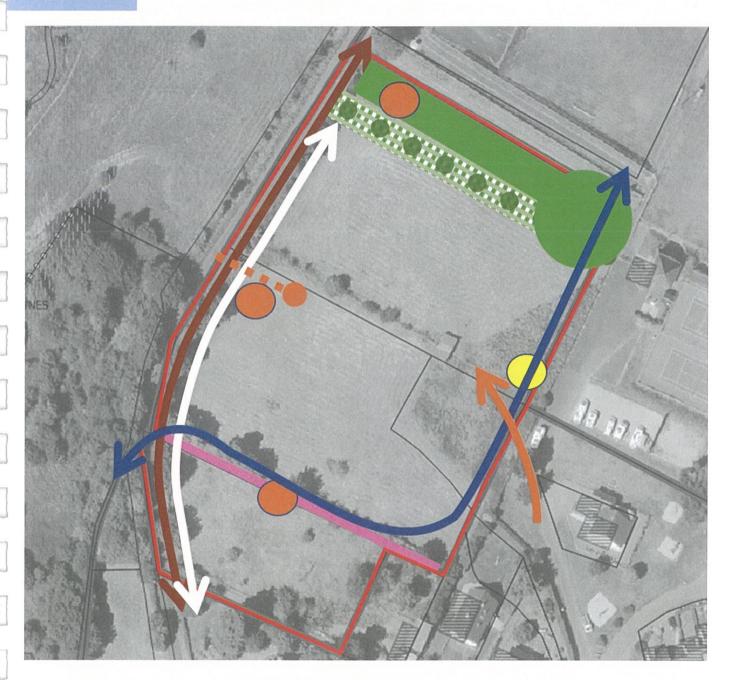
Ces opérations devront être compatibles (dans l'esprit) avec le schéma et les orientations proposées, conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme. De plus, le règlement complète les conditions d'aménagement des secteurs concernés.

LOCALISATION DES SECTEURS SOUMIS A ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



Extension du centre bourg

Secteur 1



EXTRAIT DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR 1 (ILLUSTRATION).



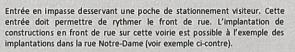
Opération d'aménagement d'ensemble d'un seul tenant.



Haie bocagère dense sur talus à créer par l'aménageur pour couper visuellement et atténuer les éventuelles nuisances sonores de la salle des



Voiries structurantes



La largeur des voiries sera adaptée pour répondre au caractère intime de la desserte et à la sécurité des habitants. L'aménagement devra être conçu pour empêcher un stationnement abusif. Une voirie à sens unique ne pourra faire plus de 3 mètres de large, une voirie à double sens plus de 5 mètres. Des voiries de dimension inférieure, sans trottoir, sont encouragées dès lors qu'elles participent à un projet d'ensemble de qualité.



Liaison douces à aménager

Trottoir à aménager

Front bâti. La façade devra s'inscrire à 0 ou 0,5 mètre de l'emprise publique (trottoir). Cette distance à l'emprise publique devra être à l'identique pour chaque séquence et définie par l'aménageur. En front bâti, les clôtures le long de la voie publique et le cas échéant en limite séparative dans la marge de recul par rapport à la voie sont interdites.



Aménagement d'un site intégré et paysagé de regroupement des ordures ménagères devant permettre au service de ramassage ne pas entrer dans la



Des poches de stationnements sont à prévoir pour les constructions à inscrire en front bâti. Ces poches de stationnements devront se situer dans l'espace public, à proximité des habitations et devront comporter deux places par habitation. Elles ne devront pas être distantes de plus de 150 mètres des constructions auxquelles elles sont rattachées. Le cas échéant, il sera possible de réaliser une des deux places de stationnement sur la parcelle dès lors que cette place est strictement située sur les arrières et non close.

La réalisation d'un carport par l'aménageur, apportant cohérence à l'ensemble serait bienvenue (localisation à justifier par l'aménageur).



Les construction qui n'ont pas d'obligation d'inscription en front bâti devront également prévoir deux places de stationnement par habitation. Ces deux places devront être prévues sur la parcelle ou à défaut dans une poche de stationnement dédiée située à proximité (localisation à justifier par l'aménageur).



Des poches de stationnement de 4 emplacements réparties sur l'opération devront également être prévues pour les visiteurs. Prévoir un ratio de 0,5 places supplémentaires par habitation (localisation à justifier par l'aménageur.

Attention : les poches de stationnement apparaissant au schéma des Orientations d'Aménagement et de Programmation sont données à titre indicatif et ne seraient répondre à l'ensemble des besoins.



Mur existant à conserver mais pouvant être percé pour des accès voirie ou liaison douce. Une liaison douce sera aménagée le long du mur pour le



Par ailleurs, l'opération devra :

- comporter un espace vert d'un seul tenant représentant au moins 8% de l'opération. Cet espace devra permettre d'épaissir la liaison entre l'opération, l'espace public à l'est de l'opération et le verger au nord.
- Offrir une densité nette minimale de 20 logements à l'hectare.
- Les impasses permettant la desserte voirie devront être maillées aux liaisons douces et aux espaces verts par des liaisons douces.





Exemple de carport à titre d'illustration.



Exemple de voirie en impasse permettant de rythmer le front de rue, rue Notre-Dame.



Exemple de voie de desserte peu large et sans trottoir renforçant le caractère intime de l'opération.



Autre exemple de desserte, voie en impasse ou sens unique de faible largeur. Le faible retrait des constructions par rapport à l'emprise publique et la végétalisation concourent à la qualité de l'aménagement.

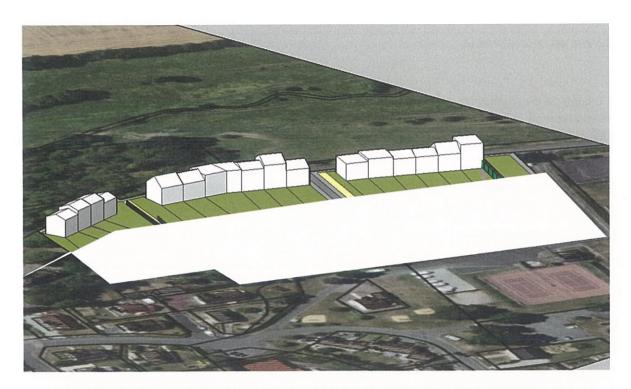


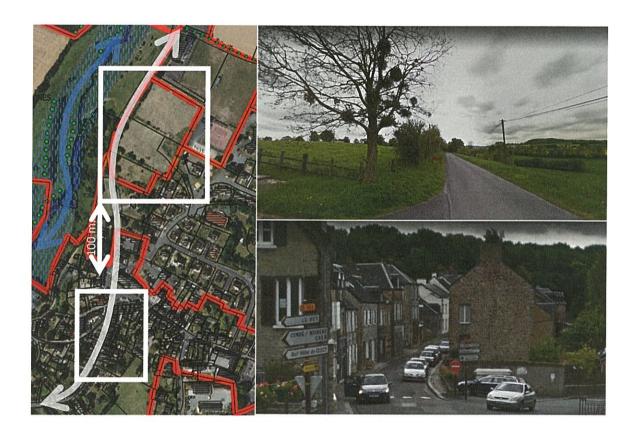
ILLUSTRATION DU PRINCIPE DE FRONT BATI EN LIMITE OUEST DE L'OPERATION

L'orientation d'aménagement impose un principe fort de front bâti (implantation à l'alignement ou à 0,5 mètres de l'emprise publique) et de mitoyenneté tout en contraignant à l'absence de stationnement sur la parcelle pour les constructions concernées (maximum une place sur les arrières). Ces principes découlent d'une volonté d'affirmer :

- une continuité avec le centre-ville ;
- une continuité avec la forme urbaine du cœur de bourg, identique à 100 mètres de l'opération ;
- une gestion du stationnement qui valorise l'espace public ;
- une entrée de bourg lisible ;
- une largeur de voirie qui sécurise les habitants et donne son caractère intime à l'opération ;
- une manière de construire compatible avec la pente du terrain ;
- une intégration paysagère compatible avec l'intérêt paysager du site.

CONTINUITE AVEC LE CENTRE-VILLE

L'ensemble de l'opération est situé entre 150 et 400 mètres des commerces. Pour conforter centre-ville et commerces, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation prévoir une densité minimale de 20 logements à l'hectare et un principe de continuité avec le cœur de bourg.



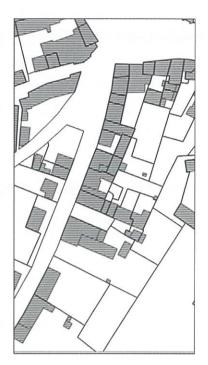
UN TERRAIN A AMENAGER SITUE A PROXIMITE DU CŒUR DE BOURG ET DES COMMERCES

Le public cible pour cette opération est en priorité les personnes désireuses de se rapprocher des commodités d'un petit cœur de bourg : personnes âgées, jeunes couples... La densité, les petits jardins, le stationnement déporté pour, à minima, les constructions en front de rue, facilitent et encouragent des mobilités actives. Le vélo, la marche encouragées doivent contribuer au renforcement des commerces de proximité du cœur de bourg.

Une forme urbaine dense, affirmant un front bâti et une mitoyenneté compose le tissu du cœur de bourg. Le principe d'aménagement prévoit de construire en respectant cette forme urbaine constitutive du charme et de la qualité paysagère de Clécy.



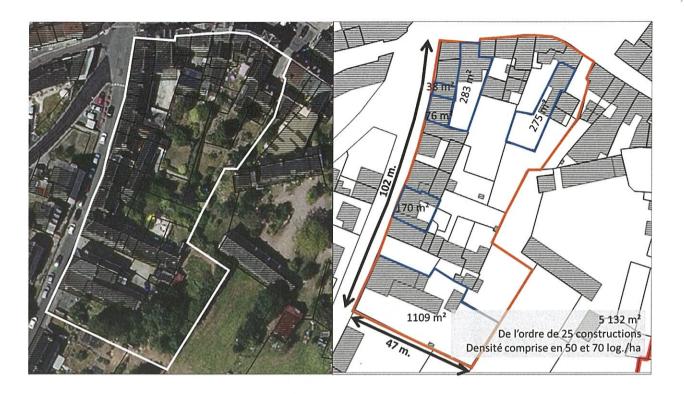




A 100 M DE L'OPERATION LA PLACE ET LA RUE NOTRE DAME



MITOYENNETE, FRONT BATI ET DENSITE



DE GRANDE AERATIONS EN CŒUR D'ILOT POUR UN PARCELLAIRE COMPACT



UN BATI RYTHME PAR DES CONSTRUCTIONS DE DIFFERENTES HAUTEURS ET LARGEURS



UNE LARGEUR DE VOIE ET UN FRONT BATI QUI DONNE UN CARACTERE INTIME

UNE GESTION DU STATIONNEMENT QUI VALORISE L'ESPACE PUBLIC

L'alternance des façades est d'autant plus esthétique que l'ensemble n'est pas rompu par des entrées ou des portes de garage. Ainsi le stationnement n'est pas géré à la parcelle mais à proximité. L'opération reprend ce principe en imposant pour les constructions en front bâti cette même absence de stationnement sur la parcelle (au maximum une place de stationnement non close sur les arrières). Il sera par contre demandé à l'aménageur de prévoir sur les arrières, des poches de stationnement situées à proximité des constructions.

Attention, les garages fermés sont souvent utilisés comme débarras, atelier...

et ne répondent pas toujours à la question du stationnement sur l'espace public...







DES GARAGES FERMES QUI SE TRADUISENT SOUVENT PAR DES VOITURES DANS L'ESPACE PUBLIC





DES CARPORTS REALISES PAR L'AMENAGEUR A DESTINATION DES CONSTRUCTIONS EN FRONT BATI SONT RECOMMANDES

L'orientation d'aménagement limitant le stationnement sur la parcelle pour les constructions en front bâti il est demandé à l'aménageur de réaliser de petites poches de stationnement intégrées dans l'aménagement situées à proximité. Il est par ailleurs recommandé d'aménager des carports à destination de ces constructions pour valoriser ces constructions et contrebalancer par un avantage comparatif la distance du stationnement à l'habitation. Valoriser les terrains pour lesquels les stationnements est limité à la parcelle est d'autant plus important que cette option, rencontrée dans le bâti ancien et les cœurs de ville, n'est pas dans les habitudes et ne répond pas aux représentations usuelles pour des constructions neuves « en campagne ». En cela il s'agit bien d'une opération d'aménagement de cœur de bourg.

UNE ENTREE DE BOURG LISIBLE

L'opération située sur la Route Départementale 133C constituera une entrée de ville de Clécy. L'orientation d'aménagement en imposant un front bâti fait le choix d'affirmer cette entrée de ville, de resserrer visuellement la voie pour obliger les véhicules à ralentir. La vitesse sur la voie sera limitée à 30 km/h, comme dans le cœur de bourg.



UNE FUTURE ENTREE DE VILLE, A AMENAGER COMME TEL

L'enjeu est bien d'éviter des constructions éparses, qui n'affirment pas l'entrée de ville, contribuent à augmenter les vitesses et déprécient la qualité paysagère du site. Par ce choix, Clécy contribue à défendre et renforcer son statut de village de caractère, label attribué le 6 avril 2018.

Ce principe d'entrée de ville affirmé par du front bâti, de la mitoyenneté et une limitation du stationnement à la parcelle répond à une autre contrainte du site. L'opération est située en bordure d'une route départementale et il était inenvisageable de multiplier des accès. Des accès rendu d'autant plus dangereux qu'une forme urbaine lâche n'aurait pas permis de ralentir la circulation.





LE FRONT BATI EST IMPOSE POUR INTERDIRE CE TYPE D'« ENTREES DE VILLE »



Dans ces deux exemples, l'extension de l'urbanisation s'est faite dans le respect de l'existant. L'espace est clairement lisible, les constructions « apportent » à la ville.



Dans cet exemple, on a une somme de constructions individuelles, sans continuité avec l'existant.

L'automobiliste arrive dans un espace tampon, peu compréhensible, il n'adapte pas sa vitesse.

RESSERRER LE BATI POUR AFFIRMER UNE ENTREE DE VILLE : EXEMPLES DE REALISATIONS

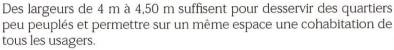
UNE LARGEUR DE VOIRIE QUI SECURISE LES HABITANTS ET DONNE SON CARACTERE INTIME A L'OPERATION

L'orientation d'aménagement prévoit que la largeur des voiries soit adaptée pour répondre au caractère intime de la desserte et à la sécurité des habitants. L'aménagement devra être conçu pour empêcher un stationnement abusif. Une voirie à sens unique ne pourra faire plus de 3 mètres de large, une voirie à double sens plus de 5 mètres. Des largeurs moins importantes sont envisageables et encouragées, de même qu'une absence de trottoir, dès lors que l'aménagement d'ensemble prévoit et aménage en cohérence stationnement et desserte de qualité.

Des largeurs adaptées aux trafics et à la sécurité de tous



Les largeurs de voies dans les quartiers sont souvent démesurées et ne garantissent même pas la sécurité des piétons, car les trottoirs sont utilisés (et conçus!) pour le stationnement des voitures.





De faibles largeurs de voies obligent les habitants à garer leur voiture sur leur parcelle ou dans des aires aménagées. On peut aussi concevoir des ensembles de logements sans voitures, dans lesquels les voies pour piétons et vélos ne sont accessibles aux voitures que pour déposer ou prendre des personnes ou du matériel.







EXTRAIT DE « BIEN CONCEVOIR LES OUTILS REGLEMENTAIRES DU PLU », ALAIN MAUSSET ET JEAN-PIERRE FERRAND.

UNE MANIERE DE CONSTRUIRE COMPATIBLE AVEC LA PENTE DU TERRAIN

Dans un terrain en pente, autoriser des constructions en retrait de l'emprise publique signifie accepter des constructions en surplomb, à l'exemple de l'illustration de la page précédente. Dans certains cas cela se traduit également par des rampes d'accès particulièrement inesthétiques. L'opération présente sur le plan topographique un profil équivalent à la rue Notre Dame. Le choix fait dans cette même situation a été de construire en front de rue, de mettre les constructions à hauteur de la voie par un terrassement sur l'emprise du bâti pour proposer des constructions en rez-de-jardin.

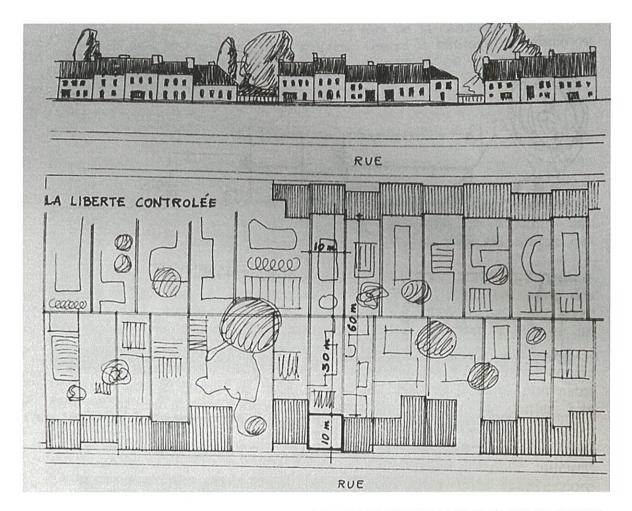




EXEMPLES DE CONSTRUCTIONS CONTEMPORAINES EN REZ-DE-JARDIN : LE PREMIER NIVEAU DONNE SUR LA RUE, LE DEUXIEME SUR LE JARDIN

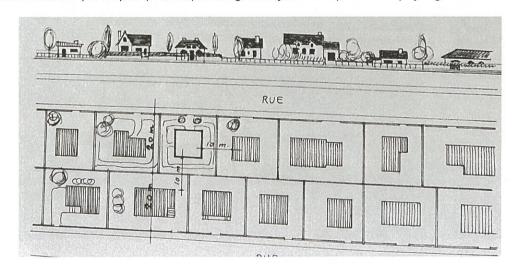


CONSTRUIRE DANS LA PENTE, L'EXEMPLE DE LA RUE NOTRE-DAME



FRONT DE RUE ET MITOYENNETE IMPOSENT UN PARCELLAIRE EN LANIERE (RENE FONTAINE)

Le parcellaire en lanière permet de grands jardins, la plantation d'arbres de hauts jets, une certaine intimité vis-à-vis du voisinage. Dans cette planche de René Fontaine, des parcelles de 400 m² (40*10) cachent derrière leur front bâti de grands jardins longs de 30 mètres. Une implantation en milieu de parcelle, malgré une même surface (20*20) ne permet pas de grands jardins et produit un paysage très différent...





EXEMPLES DE REALISATIONS EN FRONT BATI, AVEC FAIBLE RETRAIT A L'EMPRISE PUBLIQUE

Une réécriture contemporaine de l'implantation historique du cœur de bourg à l'exemple des illustrations cidessus est imposé par l'obligation de respecter un front bâti avec un retrait imposé à 2 mètres, la mitoyenneté et le report du stationnement dans des poches déportées (aucun des exemples ci-dessus ne permet de stationnement à la parcelle, celui-ci est reporté sur les arrières, en cœurs ou en tête d'ilot). Ces principes permettent l'aménagement d'un espace public de qualité, plus sûr, plus agréable et plus proche de l'image qualitative et de caractère du bourg de Clécy.

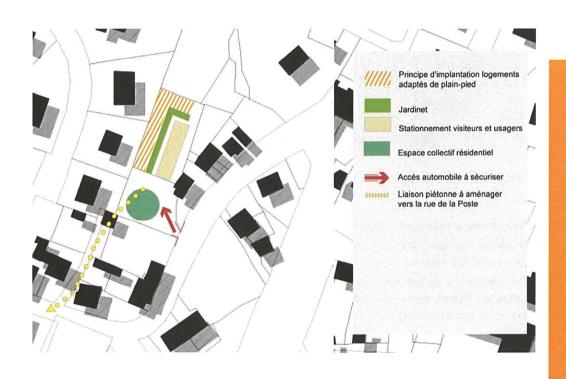
Cette contrainte du front bâti est imposée sur la route départementale. Une plus large latitude est laissée à l'aménageur sur le reste de l'opération pour lui permettre de diversifier les produits et répondre à plusieurs types de demandes.

Secteur 2

Programme logements adaptés

1) Objectifs de l'aménagement de la zone

Il s'agira avec cette opération de proposer une offre de logements adaptés et de plain-pied aux personnes à mobilité réduite soucieuses de disposer d'un habitat plus en adéquation avec leur situation et bénéficiant d'une localisation privilégiée à proximité de la rue commerçante de la commune (rue de la Poste).



Ces logements pourront bénéficier d'un prolongement extérieur sous la forme de jardinets orientés au sud.

Un espace collectif résidentiel ou un espace d'agrément (jardin planté...) pourra compléter l'offre proposée.

Enfin, une liaison piétonne devra pouvoir offrir une connexion directe avec la rue de la Poste.

Secteur 3

Façade urbaine rue d'Ermington

1) Objectifs de l'aménagement de la zone

Il s'agira avec cette opération de participer à l'objectif plus général de renforcement du caractère urbain de la rue d'Ermington (RD133a).



Pour ce faire, plusieurs actions distinctes sont envisagées :

Aménagement de sentes piétonnes, bandes cyclables, Plantations d'alignement le long de la voie...

En matière de construction, la volumétrie du bâtiment projeté (R+2) permettra de répondre à l'objectif visant à renforcer le caractère urbain de la voie.

· · · · · ·
• _a