



Le secteur Ouest de l'agglomération caennaise

*Élaborer une vision partagée,
coordonner les projets*



Document de synthèse
de l'étude secteur Ouest
Octobre 2014

Une grande étude pour le secteur Ouest	5
État des lieux	7
Les paysages	9
Le logement et la population	14
Les équipements	17
L'activité économique	18
L'agriculture	20
Les déplacements des habitants	22
L'attractivité du secteur	23
Les infrastructures	24
Les servitudes et contraintes	26
Synthèse du diagnostic et enjeux	29
Des atouts pour un rayonnement métropolitain	30
Une image à construire	32
Une cohérence d'ensemble à trouver	34
Les orientations d'aménagements	37
Les orientations d'aménagement à long terme	38
La valorisation paysagère, agricole et naturelle du secteur Ouest	43
Un projet d'aménagement majeur à l'intérieur du périphérique	44
Quartier Koenig, aéroport, des équipements pour le rayonnement de l'agglomération	48
Un développement communal qui s'intègre dans le projet du secteur Ouest	50
Les points clés du projet	52

Préface

Le développement ne se décrète pas mais, et il s'agit là de la responsabilité de la gouvernance territoriale, il se prépare et s'organise. Dans cette optique, le Schéma de Cohérence Territoriale de Caen-Métropole a identifié 5 secteurs à enjeux métropolitains, supports du développement futur de l'agglomération.

Caractérisé par une profusion de projets, le secteur Ouest constitue l'archétype de ces secteurs à enjeux : pérennité de l'aéroport de Caen-Carpique, requalification de l'ancien quartier militaire Koenig, création d'un nouvel échangeur sur le boulevard périphérique et d'un nouvel accès vers les zones denses de l'agglomération, zones communautaires d'habitat et de développement économique, projets de qualité portés par les communes membres sont autant de témoins du dynamisme de ce secteur d'avenir.

Il est donc bien normal de la communauté d'agglomération Caen la mer ait engagé une étude de prospective urbaine visant à coordonner l'ensemble de ces actions d'aménagement. Chacun y trouvera le projet global dans lequel il pourra situer sa propre démarche.

Les temps de l'urbanisme sont très différents de la durée des mandats politiques, il est donc important dans le cadre du jeu démocratique que ce type d'études puisse assurer, avec les adaptations du temps, une cohérence et une continuité de la gouvernance et de l'aménagement de la ville.

Produit d'une collaboration, chacun dans son rôle, entre l'Aucame et les services de Caen la mer, avec la participation de l'État, de la Région du Département mais aussi d'instances porteuses de thématiques particulières, cette étude est le résultat d'une mise en commun des capacités d'ingénieries du territoire Caennais

Elle doit être lue et comprise comme un passage de témoin entre les acteurs politiques qui sont appelés à se succéder dans la gouvernance de notre agglomération. A ce titre, elle doit continuer à vivre et à prospérer.

Dominique Vinot Battistoni

Vice-Président de l'Agence d'urbanisme de Caen-Métropole



Une grande étude pour le secteur Ouest

2008-2010 le temps de la réflexion

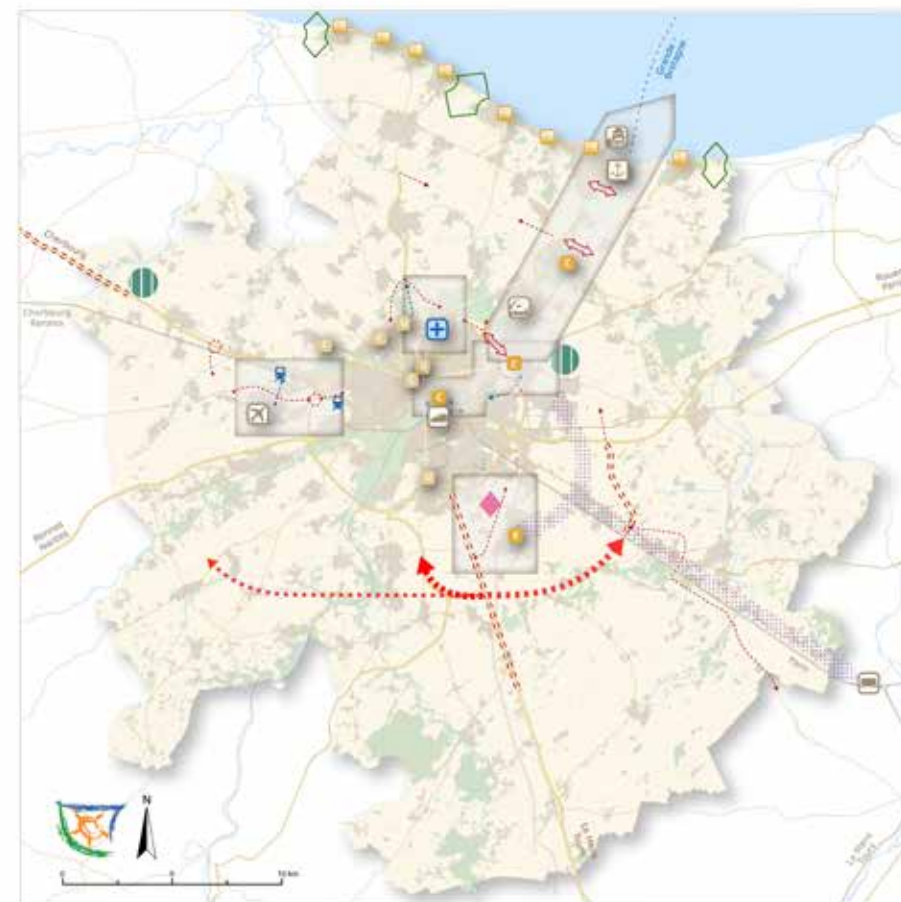
Depuis 2008, les élus et leurs partenaires ont engagé une vaste réflexion afin de doter la grande agglomération caennaise d'un véritable projet de territoire articulant plusieurs échelles. Cette réflexion collective a permis l'élaboration des « documents-cadres » qui organisent et programment les actions opérationnelles :

- * Le Projet d'Agglomération de la Communauté d'Agglomération Caen la mer, approuvé en septembre 2009 ;
- * Le Programme Local de l'Habitat de Caen la mer, approuvé le 24 juin 2011 ;
- * Le Schéma de Cohérence Territorial Caen-Métropole, approuvé le 20 octobre 2011 ;
- * Le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération caennaise, approuvé le 19 novembre 2013.

Le secteur Ouest fait partie des cinq sites stratégiques ciblés par le Scot Caen-Métropole et plusieurs actions du projet d'agglomération y font référence : échangeur et pénétrante des Pépinières, zone d'habitat communautaire de la Maslière, reconversion du quartier Koenig, maintien des fonctionnalités aéroportuaires. Les études portant sur une seconde ligne de tramway pour l'agglomération proposent aussi un tracé par le quartier Beaulieu, à l'ouest du secteur d'étude.

Le secteur Ouest comprend, en outre, le dernier espace majeur non urbanisé à l'intérieur du périphérique, dans le prolongement de l'agglomération.

Extrait du Document d'Orientations Générales du SCoT Caen-Métropole, présentant les sites d'intérêts métropolitains.



Conforter les atouts métropolitains

- 🚢 Développer l'activité portuaire
- 🚢 Agrandir la plate-forme ferry
- 🚗 Augmenter la capacité d'accueil de plaisance
- 🚗 Accueillir le T.G.V. en gare de Caen
- ✈️ Préserver la capacité aéroportuaire
- 🏥 Pôle hospitalier à conforter
- 🏢 Mettre en synergie les grands équipements existants/à créer (C : culturel, U : universitaire, E : Multi-équipements)

Anticiper l'aménagement des secteurs stratégiques

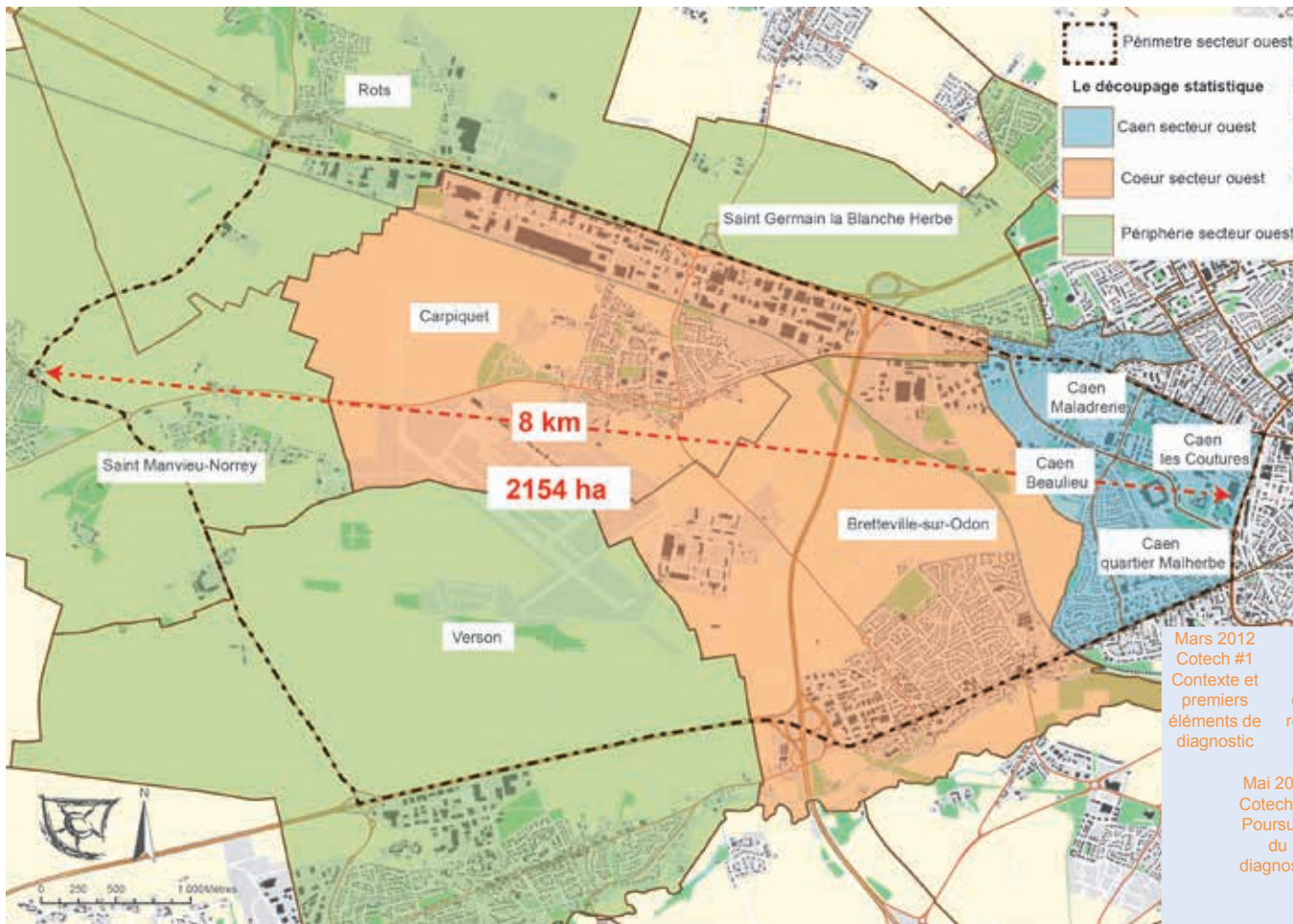
- 🏠 Espaces de projets d'envergure métropolitaine
- 🏠 Réserve foncière pour l'implantation d'un équipement industriel
- 🛣️ Compléter le maillage routier support de développement
- 🚗 Offrir une desserte TC adaptée à la vocation des secteurs

Prendre en compte les projets supra-territoriaux

- 🛣️ Achever la connexion autoroutière
- 🏠 Plate-forme logistique inscrite à la D.T.A.
- 🏠 Coupeure d'urbanisation inscrite à la D.T.A.
- 🛣️ Principe de franchissement inscrits à la D.T.A. (emplacement à définir)
- 🛣️ Principe de contournement d'agglomération inscrit à la D.T.A.
- 🛣️ Principe de liaison routière à créer

Une grande étude pour le secteur Ouest

Le territoire d'étude



Les objectifs de l'étude

Caen la mer, après rencontre des communes, souhaite réfléchir au devenir de ce secteur et à la cohérence des aménagements à venir.

Cette étude est inscrite dans le cadre du programme de travail partenarial pluriannuel de l'Aucame (convention 2011-2013). Elle a été animée par l'Aucame, pilotée par Caen la mer.

Les objectifs de cette réflexion sont :

- * aider l'agglomération et les communes à établir une vision partagée de l'aménagement à venir sur ce secteur par l'obtention d'un plan-guide directeur;
- * réfléchir à la coordination des projets et des ambitions sur ce secteur, anticiper la mise en place des opérations d'aménagement pour tirer parti du potentiel de développement du site.

Le calendrier

Mars 2012 Cotech #1 Contexte et premiers éléments de diagnostic	Juin 2012 Cotech #3 Bilan du diagnostic, réflexion sur les enjeux	Octobre 2012 Cotech #4 Présentation des enjeux, élaboration d'une vision à long terme	Avril-mai 2013 Workshop Orientations d'aménagement et mise en cohérence des projets intra-périphérique	Janvier 2014 Copil #3 Présentation des orientations d'aménagement à long terme
Mai 2012 Cotech #2 Poursuite du diagnostic	Septembre 2012 Copil #1 Présentation du diagnostic et validation des enjeux	Octobre 2012 Copil #2 Visite de terrain	Octobre 2013 Cotech #5 Présentation des résultats du Workshop	Octobre 2014 Présentation de l'étude en commission aménagement Caen la mer



Les paysages

Les paysages du secteur Ouest sont marqués par un ample vallonnement cultivé, offrant, le long de ses axes routiers, des vues lointaines sur l'agglomération ou la plaine agricole. (page 21, carte sur le type de culture)

Ce type de relief est unique aux portes de l'agglomération. Il participe de manière forte à l'image du secteur et constitue un atout pour son aménagement.

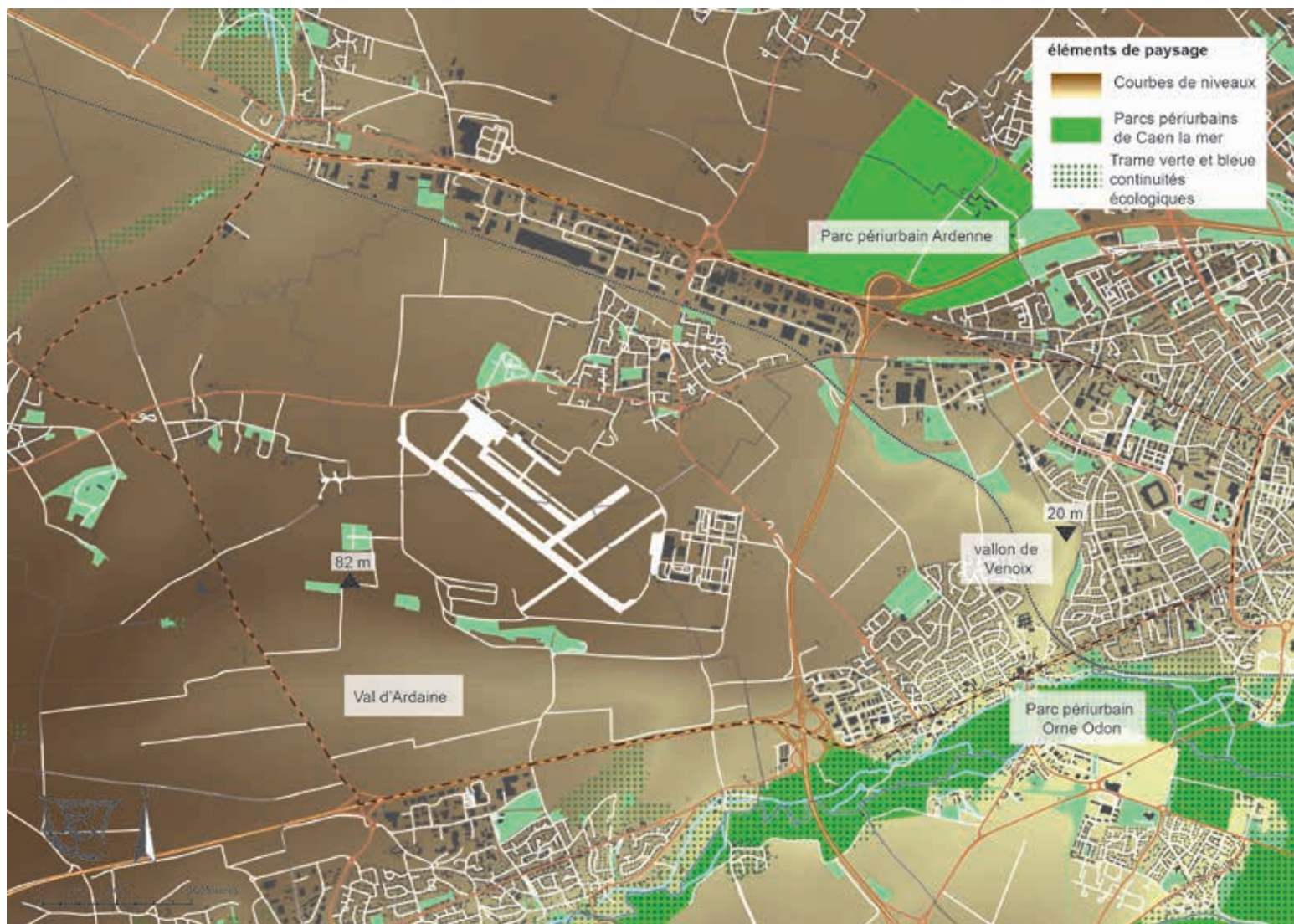
Le secteur Ouest est bordé par deux parcs périurbains de l'agglomération caennaise : Orne-Odon au sud et Ardenne au nord. Ces parcs, espaces paysagers ou naturels majeurs, sont peu visibles depuis le cœur du secteur.

Les quelques bosquets et alignements d'arbres situés, sur les pentes ou en haut du plateau, viennent rompre l'ordonnancement de la grande culture.



1 - Entre l'A84 et l'aéroport ; 2 - le vallon à Bretteville, entre Caen et la voie ferrée ; 3 - alignement d'arbres le long de la RD9 ; 4 - vue sur l'agglomération depuis le périphérique

Quelques éléments du paysage



Réalisation Aucame 2013
sources : Parcs Périurbain Caen la mer, Trame verte et bleue du Scot Caen-Métropole

Les paysages

Les grandes infrastructures qui sillonnent le secteur Ouest marquent le territoire. Leur linéarité et leur nivellement rompent avec l'ondulation du relief. Cependant, comme nul élément vertical n'émerge de ces infrastructures, leur présence s'atténue rapidement. Les échangeurs et diffuseurs, souvent arborés, parfois éclairés, sont visibles de plus loin.

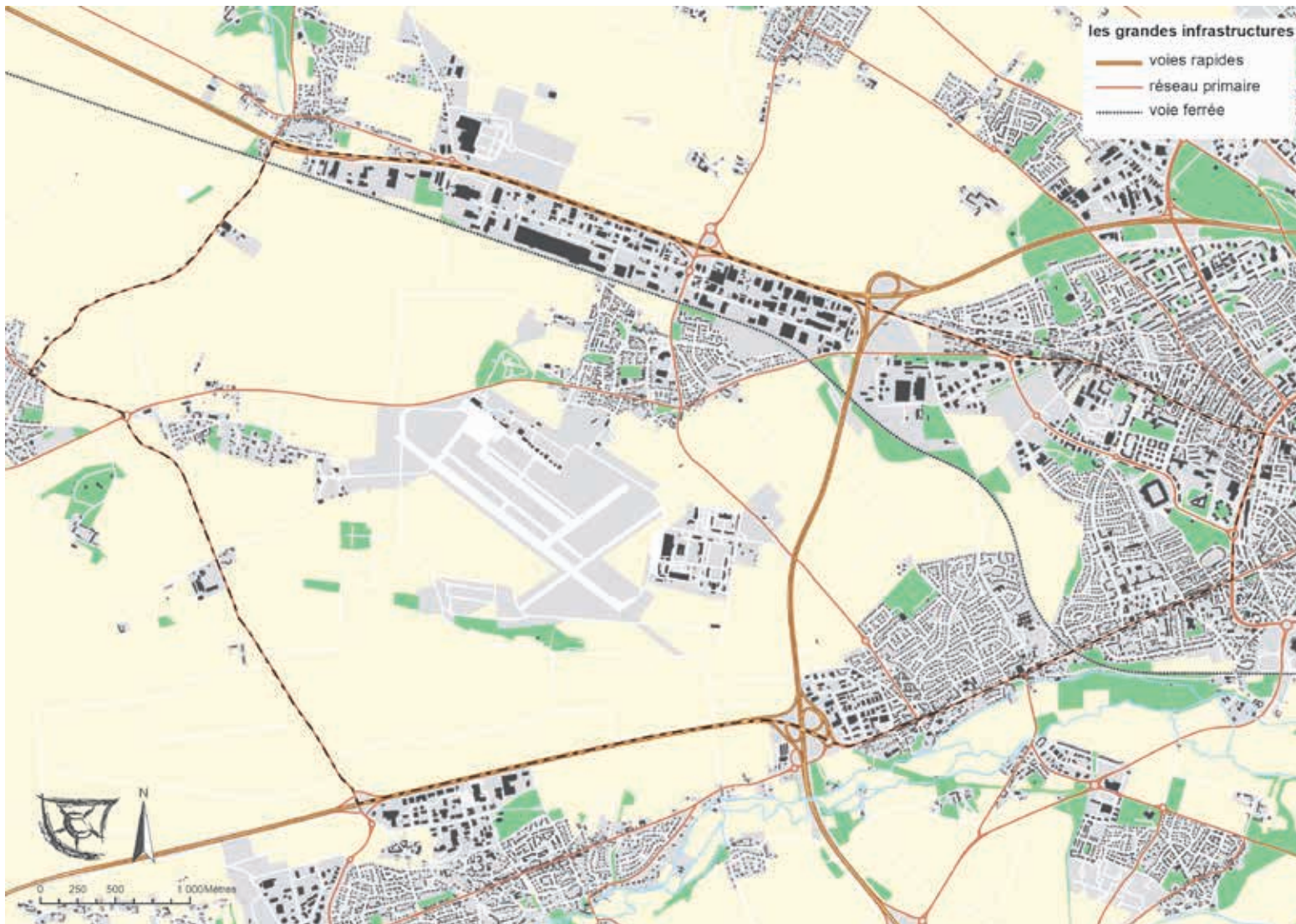
Ces quelque 10 km de voies rapides voient passer chaque jours près de 150 000 véhicules. C'est donc aussi en tant qu'utilisateur de ces infrastructures que l'on découvre les paysages du secteur et que l'on pénètre dans l'agglomération.

La voie ferrée, tantôt en déblai, tantôt en remblais, accompagnée de la ligne électrique, marque plus le paysage que sa seule emprise ne le laisse supposer. Depuis le train en provenance de Bayeux, les paysages d'entrée de ville perçus sont très différents des paysages routiers, et demeurent « naturels » jusqu'à l'entrée dans l'hyper-centre de l'agglomération.



1 - «L'arrière-cour» de la ZI de Carpiquet vue depuis la voie ferrée ; 2 - l'échangeur entre l'A84 et le périphérique ; 3 - paysage d'entrée de ville depuis la RN13 à Carpiquet ; 4 - le ruban autoroutier de l'A84 à Verson.

Un territoire structuré par de grandes infrastructures



Réalisation Aucame 2013

Les paysages

Les paysages urbains du secteur Ouest sont construits autour de grandes entités mono-fonctionnelles.

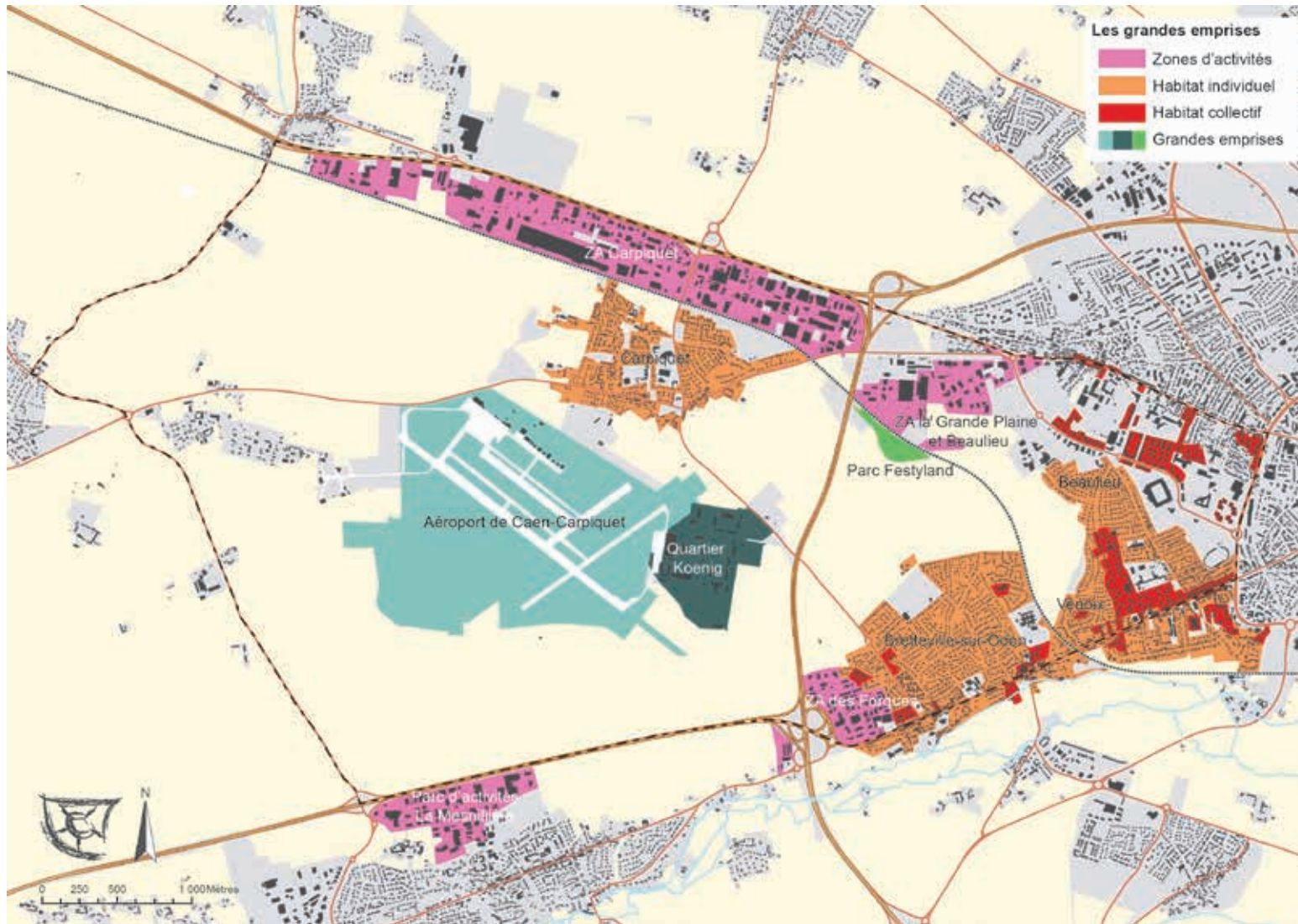
Les premières d'entre-elles, secteurs pavillonnaires et zones industrielles, se situant en bordure des bourgs, sont très marquantes dans le paysage. Les secteurs d'habitat collectif ou plus mixtes (avec des commerces) sont bien moins visibles, peu hauts et situés au coeur du tissu urbain bâti.

Les autres grandes entités sont dues à des grands équipements ; aéroport, quartier Koenig (ancienne caserne du 18ème régiment de transmission, cédé à la communauté d'agglomération Caen la mer en novembre 2011) et parc d'attraction Festyland, dont les architectures, aussi différentes soient-elles, se distinguent nettement des paysages environnants. Cette perception est aussi fortement marquée par l'implantation de ces grandes structures en dehors de la continuité bâtie des communes.



1 - L'aéroport Caen-Carpiquet ; 2 - le quartier Koenig ; 3 - la zone d'activités de Carpiquet ; 4 - secteur pavillonnaire à Bretteville-sur-Odon.

Les grandes unités fonctionnelles marquant le secteur Ouest



Réalisation Aucame 2013
source MOS Aucame 2009

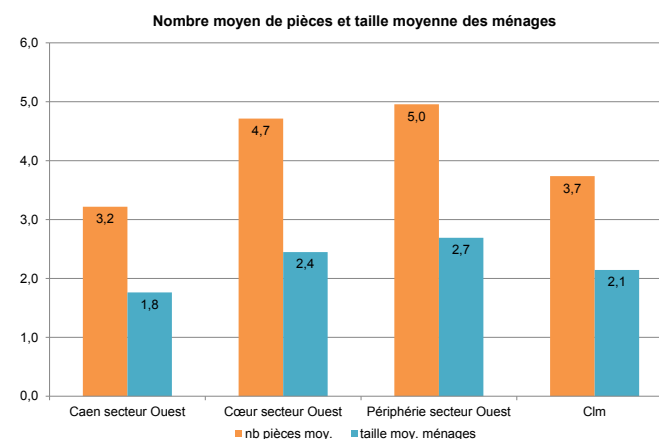
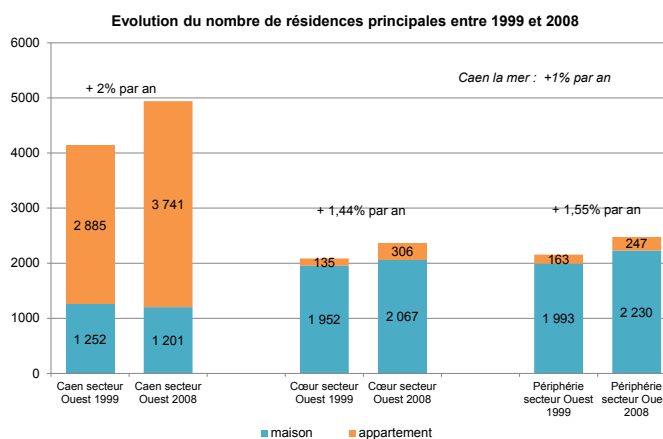
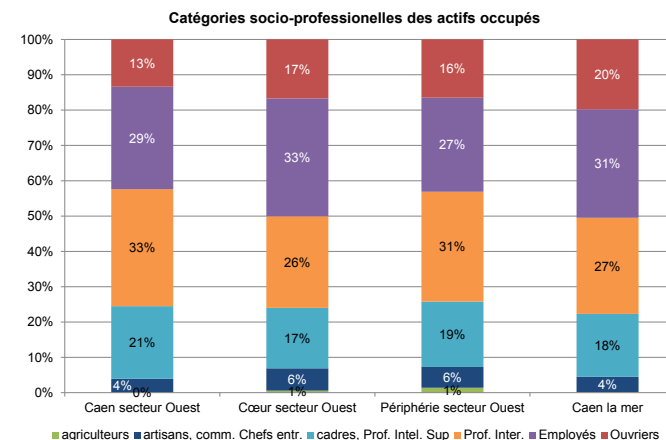
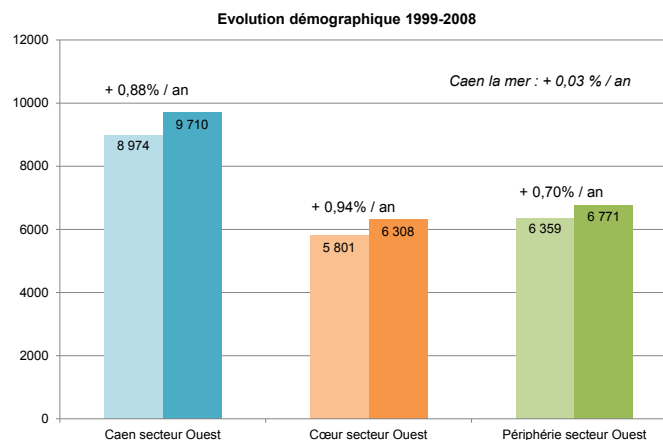
Le logement et la population

La population des communes (ou quartiers de Caen) composant le secteur avoisine les 23 000 habitants, soit environ un dixième de la population de l'agglomération caennaise. A l'extérieur de Caen, la population est vieillissante.

Le secteur connaît pourtant une croissance démographique plus soutenue que la moyenne de l'agglomération (0,77%/an contre 0,03%/an). Cette croissance démographique s'explique par la montée en puissance de la ZAC de Beaulieu, le développement de Carpiquet et la périurbanisation de Saint Manvieu-Norrey. La croissance du parc de logements est plus rapide que celle de la population.

Au cœur du secteur Ouest, les caractéristiques du parc de logements - part importante de propriétaires, maisons individuelles, taille des logements et des ménages supérieure à Caen - rapprochent plus ces communes du périurbain que de l'agglomération dense.

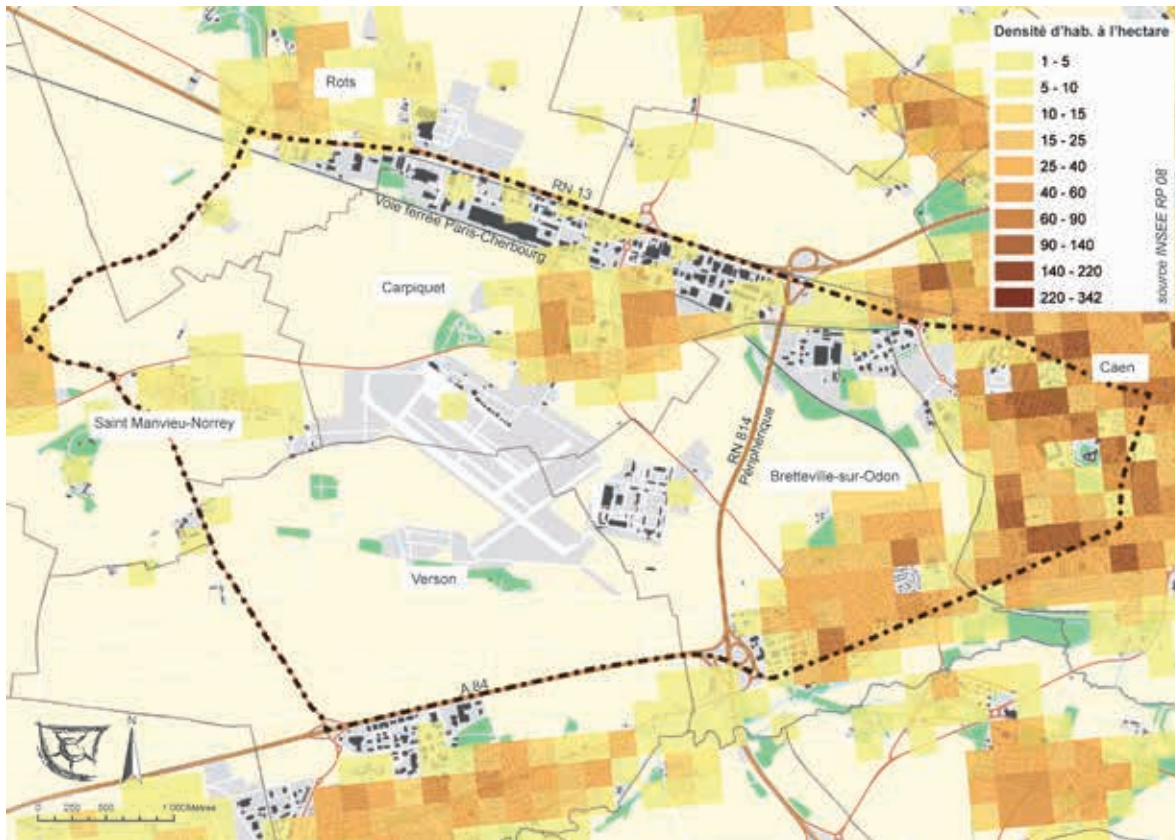
Les densités d'habitants à l'hectare sont d'ailleurs relativement faibles pour des communes de l'agglomération.



Nota : le découpage statistique du secteur Ouest correspond au découpage présenté sur la carte de la page 5.

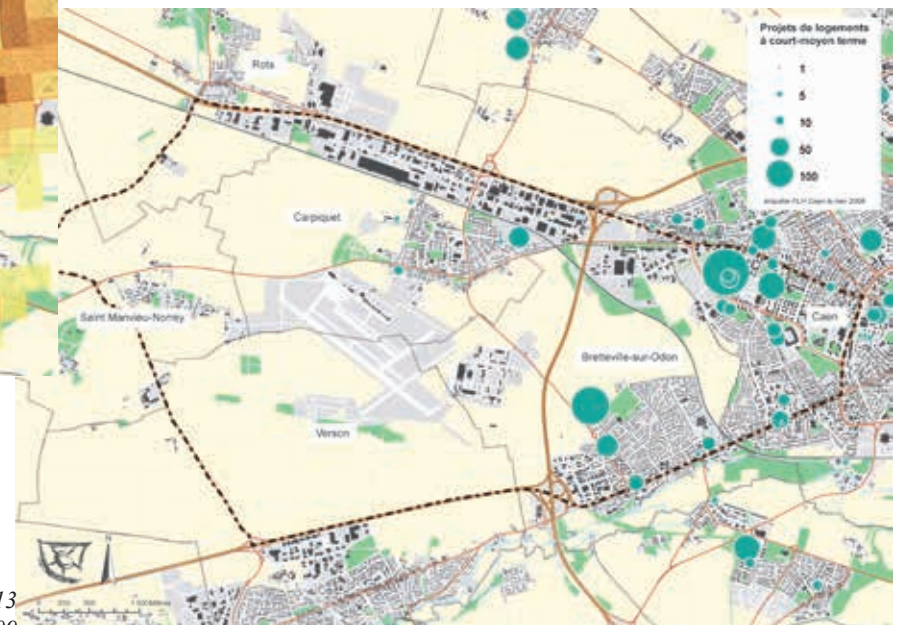
Le logement et la population

Les densités de population



Réalisation Aucame 2013
source INSEE RP08

Les projets de logements



Réalisation Aucame 2013
source enquête PLH Caen la mer 2009

Les équipements

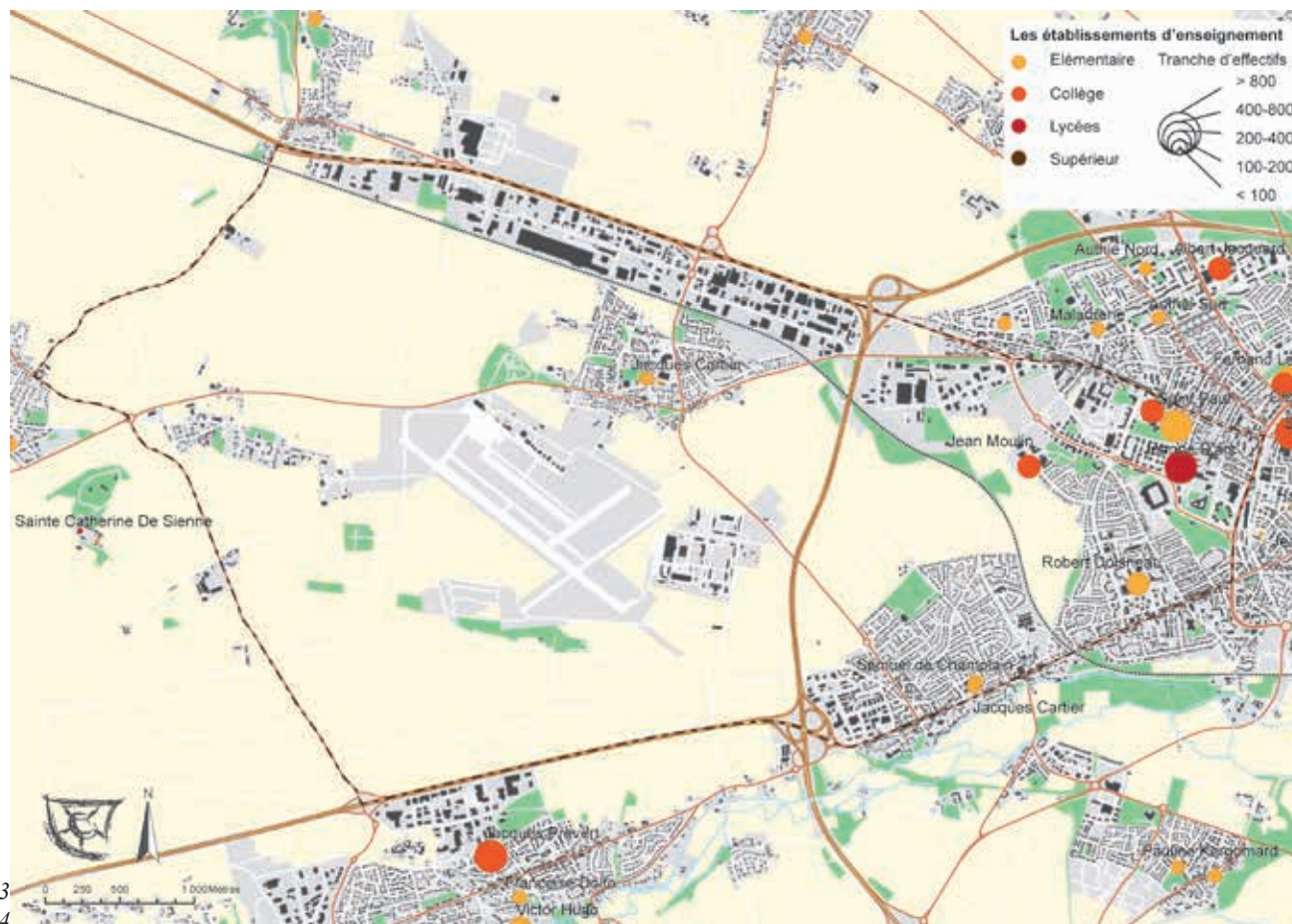
Les communes et quartiers composant le secteur Ouest sont bien pourvus en équipements de proximité (écoles et terrains de sports). Bien répartis sur le territoire, ceux-ci correspondent aux demandes de la population. En revanche, les équipements culturels, quels que soit leur rayonnement, sont peu présents.

A partir du collège, les élèves sont répartis sur trois sites (Jean Moulin, Hastings et Jacques Prévert à Verson). Ce découpage scolaire, plus large que le secteur Ouest, ne facilite pas l'identification de ce territoire par ses habitants. Notons l'absence de lycée public et d'équipement d'enseignement supérieur sur le secteur.

Quelques équipements ont un rayonnement qui dépasse le cadre communal. Outre l'aéroport de Caen-Carpiquet qui accueille plus de 100 000 passagers par an, il s'agit plutôt d'équipements de loisirs (Stade d'Ornano, parc d'attraction Festyland et centre aquatique Siréna).

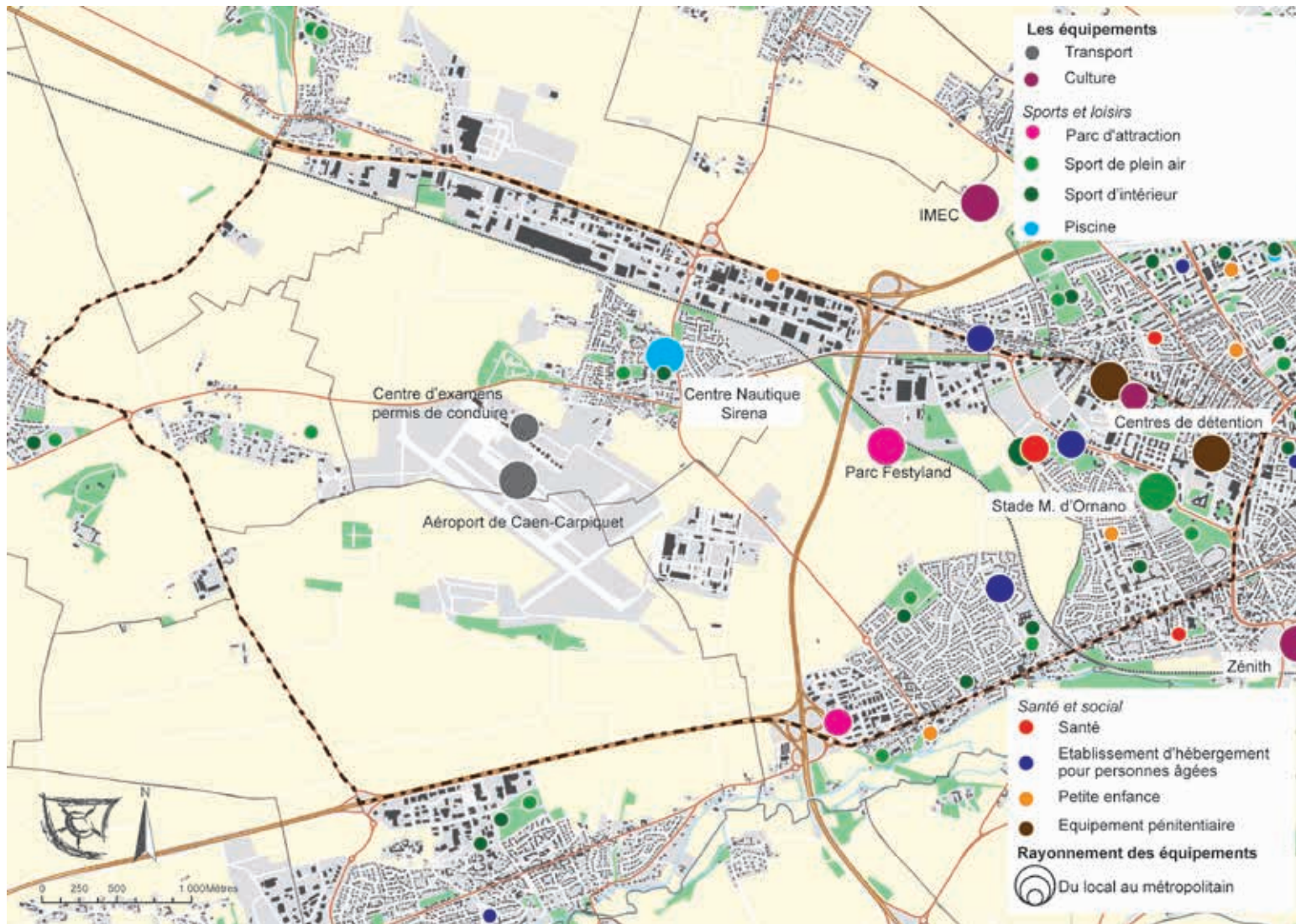
Ces équipements peuvent constituer un atout pour le secteur Ouest, en termes d'image et pour asseoir son développement à venir.

Les établissements d'enseignement



Réalisation Aucame 2013
source OpenEquipements 14

Les grands équipements du secteur Ouest



Réalisation Aucame 2013
source OpenEquipements 14

L'activité économique

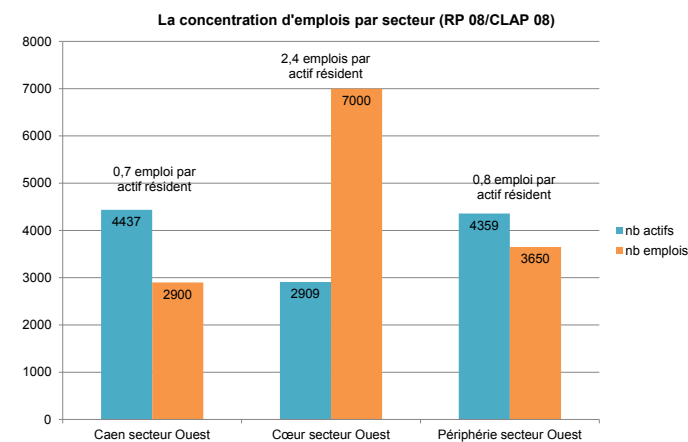
D'importantes zones d'activité économique sont implantées sur le secteur Ouest, représentant plus de 300 ha au total. La zone industrielle de Carpiquet est d'ailleurs la plus ancienne de l'agglomération caennaise. Comptant près de 5 000 emplois, les zones d'activités et commerciales le long de la RN13 représentent le quatrième pôle d'emplois de l'agglomération.

Alors qu'une partie des zones d'activité est en cours de renouvellement et de modernisation, certaines zones plus récentes (La grande Plaine, Rives de l'Odon) sont toujours en cours de développement.

Si l'offre commerciale est très élevée dans l'agglomération caennaise, sa présence sur le secteur Ouest est plus mesurée. La zone commerciale de Cora constitue un pôle commercial d'agglomération qui draine aussi une clientèle du nord-ouest du bassin de vie caennais. En complément, deux moyennes surfaces (carrefour market à Bretteville-sur-Odon et Super U à Beaulieu) ont un rayonnement plus local.

La zone d'activité de Carpiquet joue aussi un rôle commercial, autour de Brico-Dépot et d'autres magasins d'équipement de la maison.

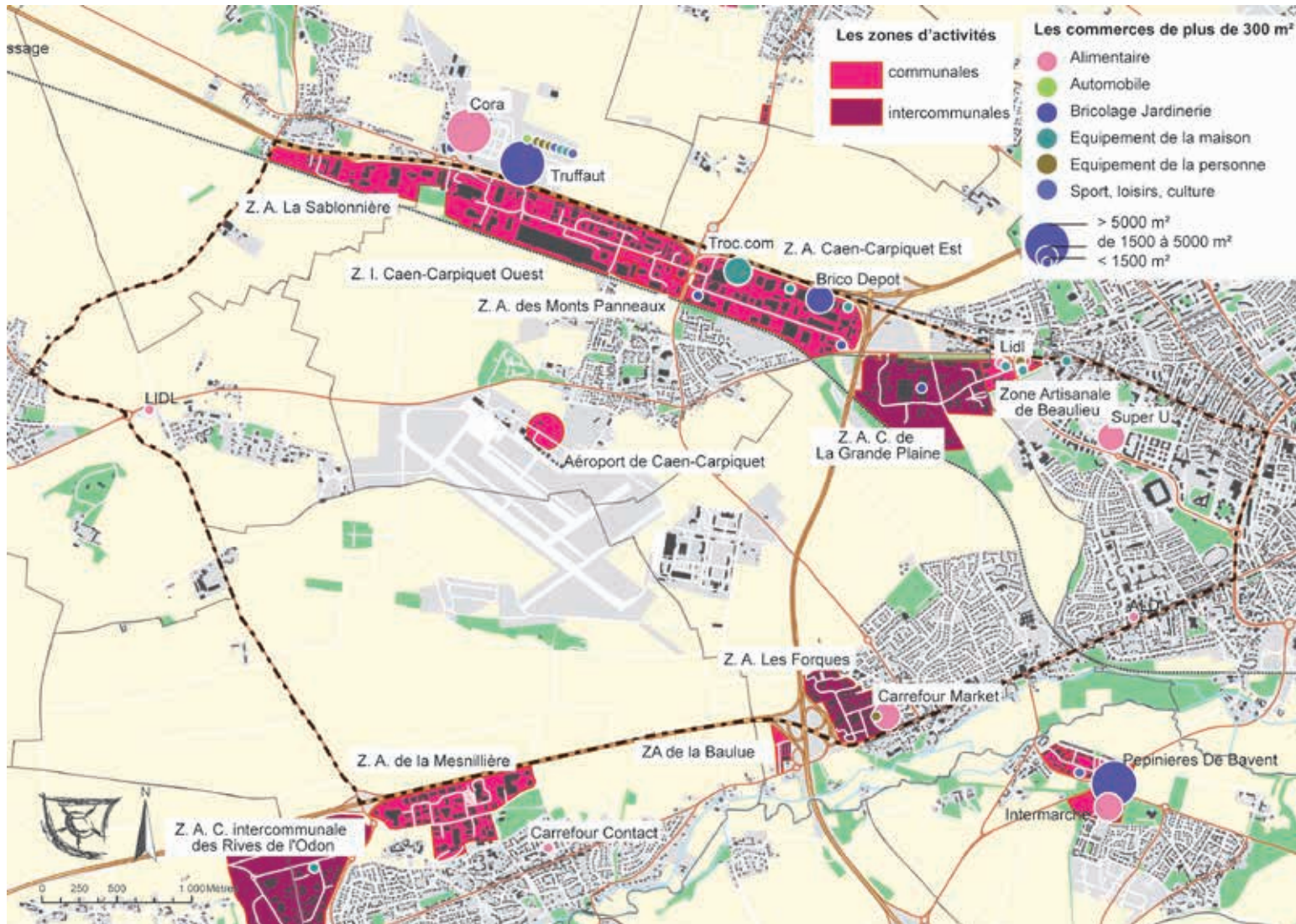
Le diffuseur de Carpiquet sur la RN13 joue un rôle crucial pour l'activité économique du secteur. Il assure en effet la desserte poids lourds de la principale zone d'activité, la ZI de Carpiquet, mais aussi des zones de Rots et de la Grande Plaine. Il permet également l'accès aux commerces de la zone de Carpiquet et en partie au centre commercial de Rots, en plus de constituer une entrée principale du bourg de Carpiquet.



Les zones d'activité

nom	commune	superficie	entreprises	emplois	création	statut
la Sablonière	Rots	19 ha	15	699	1974	communal
Caen-Carpiquet ouest	Carpiquet	55 ha	82	1739	1964	communal
Monts Panneaux	Carpiquet	6,5 ha	16	945	1964	communal
Z. A. Caen-Carpiquet Est	Carpiquet	42 ha	80	965	1964	communal
la Grande Plaine	Bretteville/Odon	39,5 ha	46	530	1991	intercom.
les Forques	Bretteville/Odon	17,5 ha	101	552	1974	intercom.
la Baulue	Bretteville/Odon	2 ha	4	14		communal
Zone Artisanale de Beaulieu	Caen	39,5 ha	82	82		communal
parc d'activité de la Mesnillière	Verson	30,7 ha	67	1037		communal
parc d'activité des rives de l'Odon	Verson-Mouen	55,5 ha	51	361		intercom.

L'activité économique



Réalisation Aucame 2013
source ZACAL, BD Commerces Caen-Métro-
pole

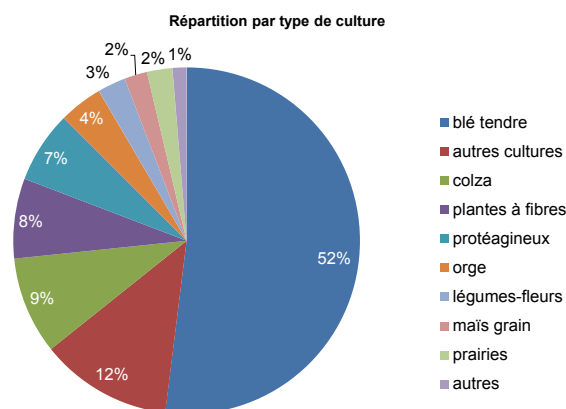
L'agriculture

Avec plus de 1 200 ha de terres exploitées, l'agriculture représente, de loin, la première occupation du sol dans le secteur Ouest ainsi qu'une vraie richesse pour ce territoire, aux portes de la ville.

La grande culture, notamment le blé et les cultures industrielles, prédomine.

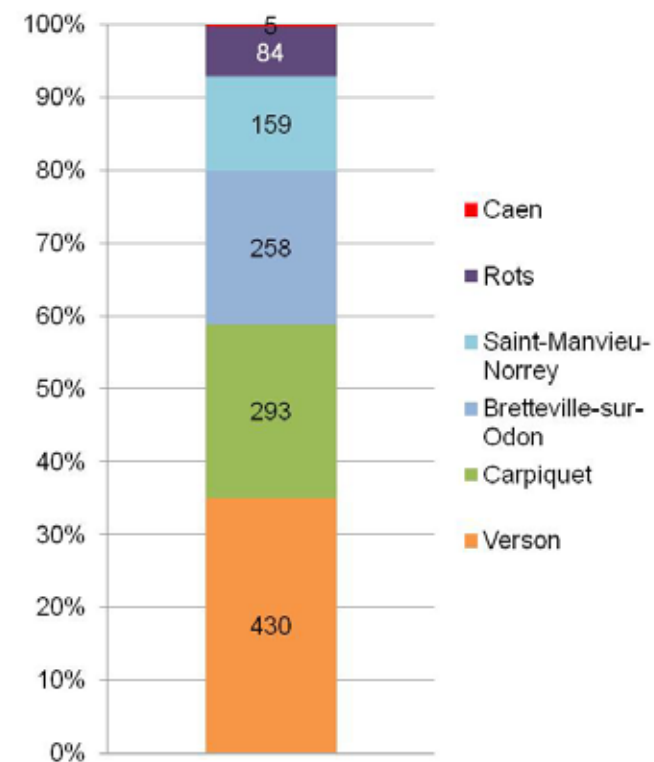
Quatre sièges d'exploitation sont situés dans le secteur Ouest, mais plusieurs exploitations proches (Saint-Germain-la-Blanche-Herbe ou Verson) ont des terres dans ce périmètre.

Entre Bretteville, Carpiquet et Caen, les terres agricoles sont morcelées par les grandes infrastructures, ce qui rend leur exploitation sous forme de grandes cultures plus difficile.

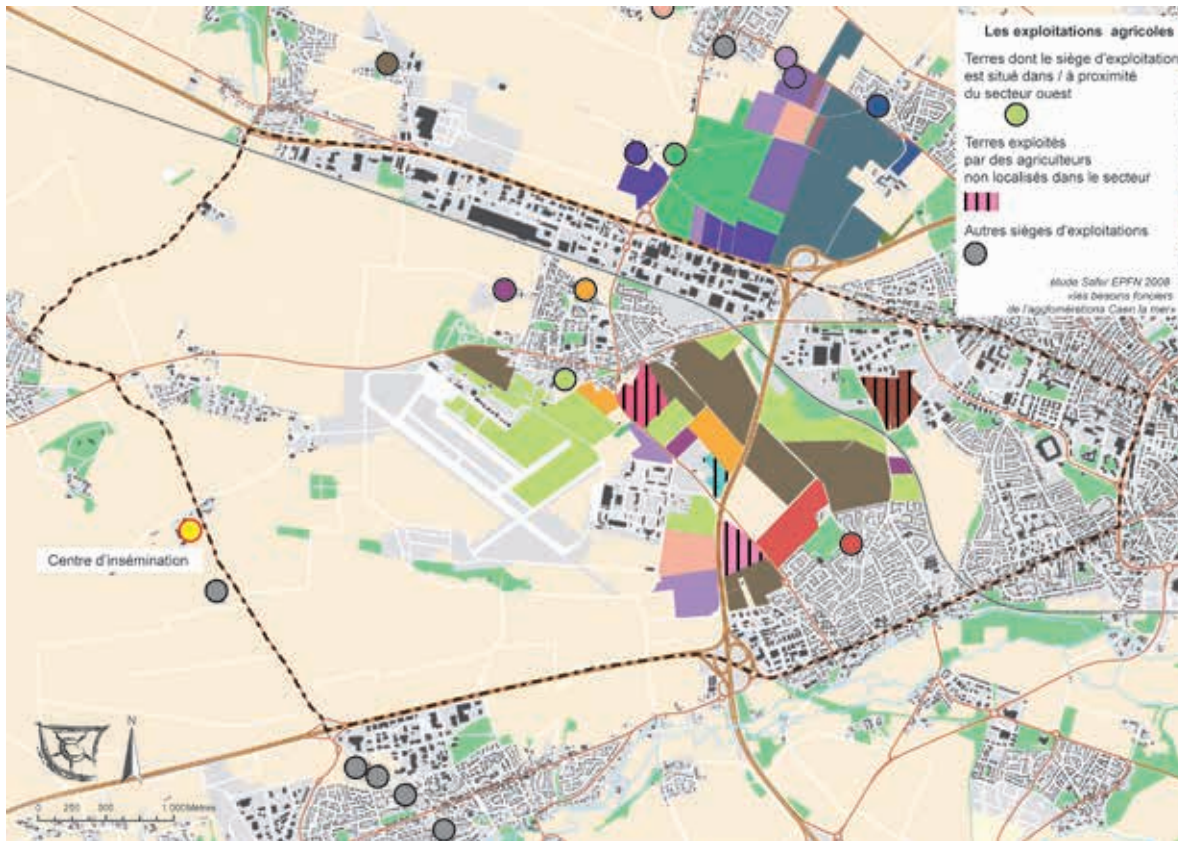


Données issues du Registre Parcellaire Graphique 2011

répartition des surfaces agricoles du secteur ouest

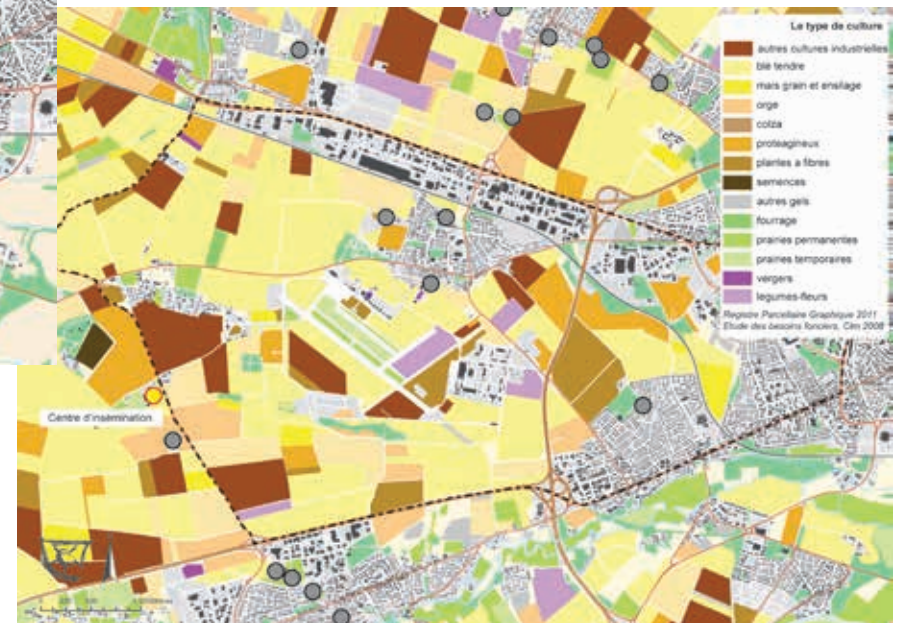


Les exploitations agricoles



Réalisation Aucame 2013
source étude SAFER EPFN 2008 «les besoins foncier de l'agglomération Caen la mer»

La prédominance de la grande culture



Réalisation Aucame 2013
source Registre Parcellaire Graphique 2011

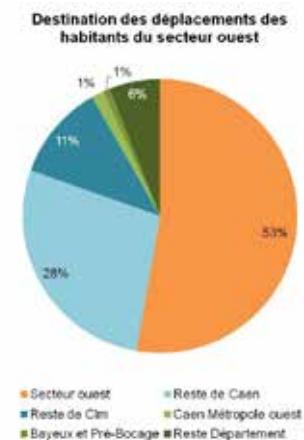
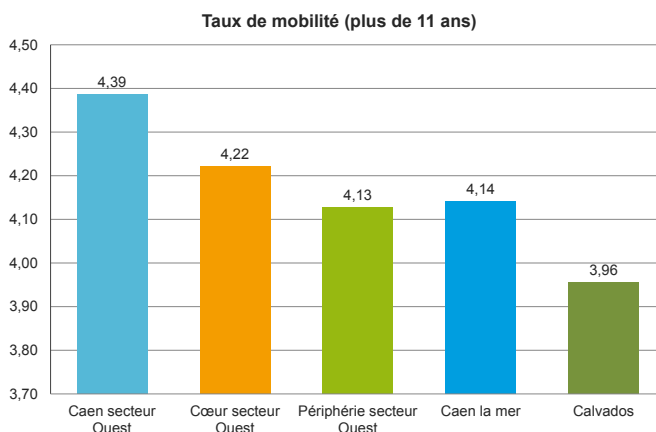
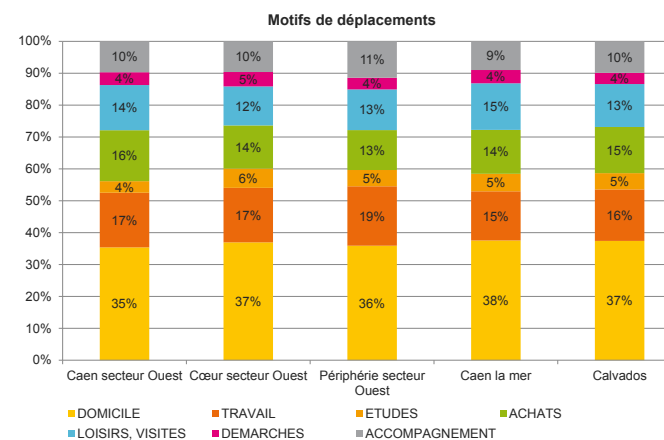
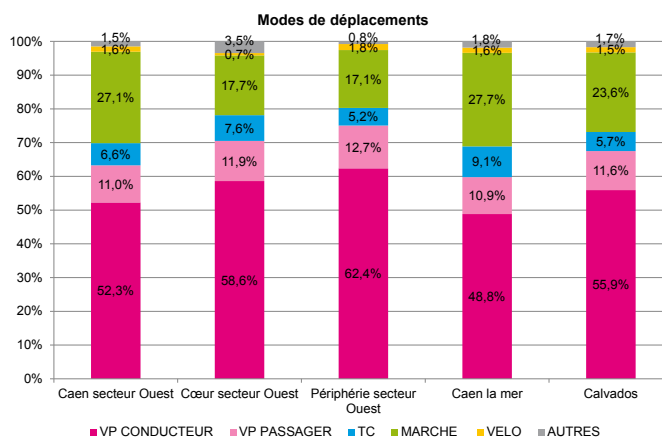
Les déplacements des habitants

L'analyse des données de l'Enquête Ménages Déplacements 2011 (EMD) montre des comportements de déplacement des habitants du secteur Ouest plus proches du périurbain caennais que de l'urbain dense.

L'usage de la voiture y est très largement majoritaire, les motifs liés au travail sont fortement présents. L'usage des transports collectifs, y compris dans les secteurs caennais, et de la marche à pied (à l'extérieur de Caen) y sont faibles.

Le secteur est fortement polarisé par Caen et l'agglomération caennaise. Cependant, contrairement à des espaces entièrement périurbains, une part importante (plus de la moitié) des déplacements des habitants se fait à l'intérieur ou entre les communes du secteur Ouest.

Les caractéristiques des déplacements des habitants du secteur Ouest



L'ensemble des données présentées sur cette double-pages sont issues d'exploitations spécifiques de l'Enquête Ménages Déplacements du Calvados 2011.

L'attractivité du secteur

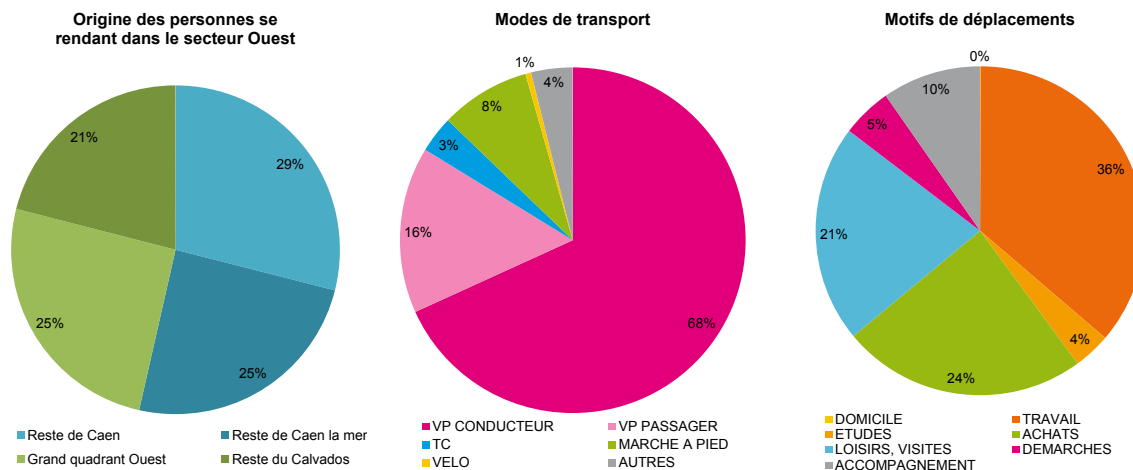
L'analyse de l'EMD 2011 permet aussi d'appréhender le rayonnement du secteur Ouest, par l'analyse de l'origine et des motifs des personnes qui le fréquentent.

Sur les 87 000 déplacements quotidiens à destination du secteur Ouest, plus de 35 000 (soit 40%) sont effectués par des personnes qui n'y résident pas.

Fort de ses grandes zones d'activité, la fréquentation du secteur Ouest par les personnes n'y habitant pas se fait principalement pour des motifs de travail. L'importance des motifs achats et loisirs traduit bien aussi le rayonnement des grands équipements du secteurs et de la zone commerciale de Rots.

Le secteur Ouest rayonne principalement à l'échelle de l'agglomération, mais aussi, compte tenu de l'orientation de son infrastructure routière rapide, vers un large quadrant ouest du département, du Pré-Bocage au Bessin.

Les déplacements à destination du secteur Ouest des habitants extérieurs au secteur



Les infrastructures

Le réseau de voirie primaire est très important : RN13, A84 et périphérique assurent des fonctions de transit mais aussi d'accès/diffusion dans l'agglomération. Malgré la complexité des échangeurs, c'est ce même réseau primaire qui permet une part importante des échanges entre les communes du secteur ouest. Un réseau de liaisons inter-quartiers ou intercommunales existe pourtant, mais il n'est pas complet. Les franchissements des grandes infrastructures routières et de la voie ferrée limitent les liaisons inter-quartiers.

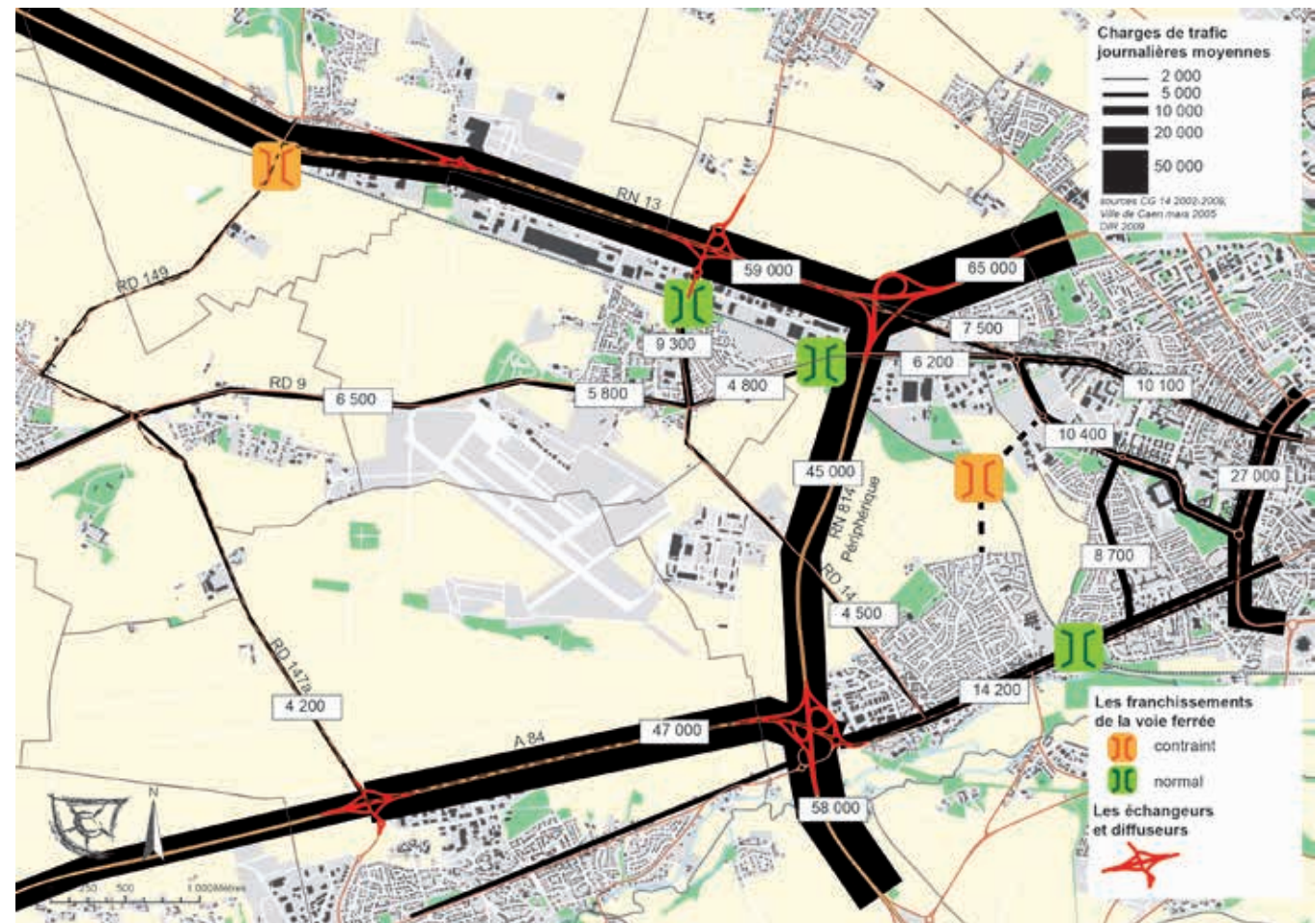
Le diagnostic du PDU montre que des réserves de capacités existent, mais quelques voies locales supportent un trafic important (RD 14 dans Carpiquet, route de Bretagne...) relativement à leur configuration urbaine.

En raison de la configuration de l'échangeur du Bessin et du diffuseur de Rots, un trafic poids lourds important traverse la ZI de Carpiquet pour atteindre la Grande Plaine ou la ZA de Rots.

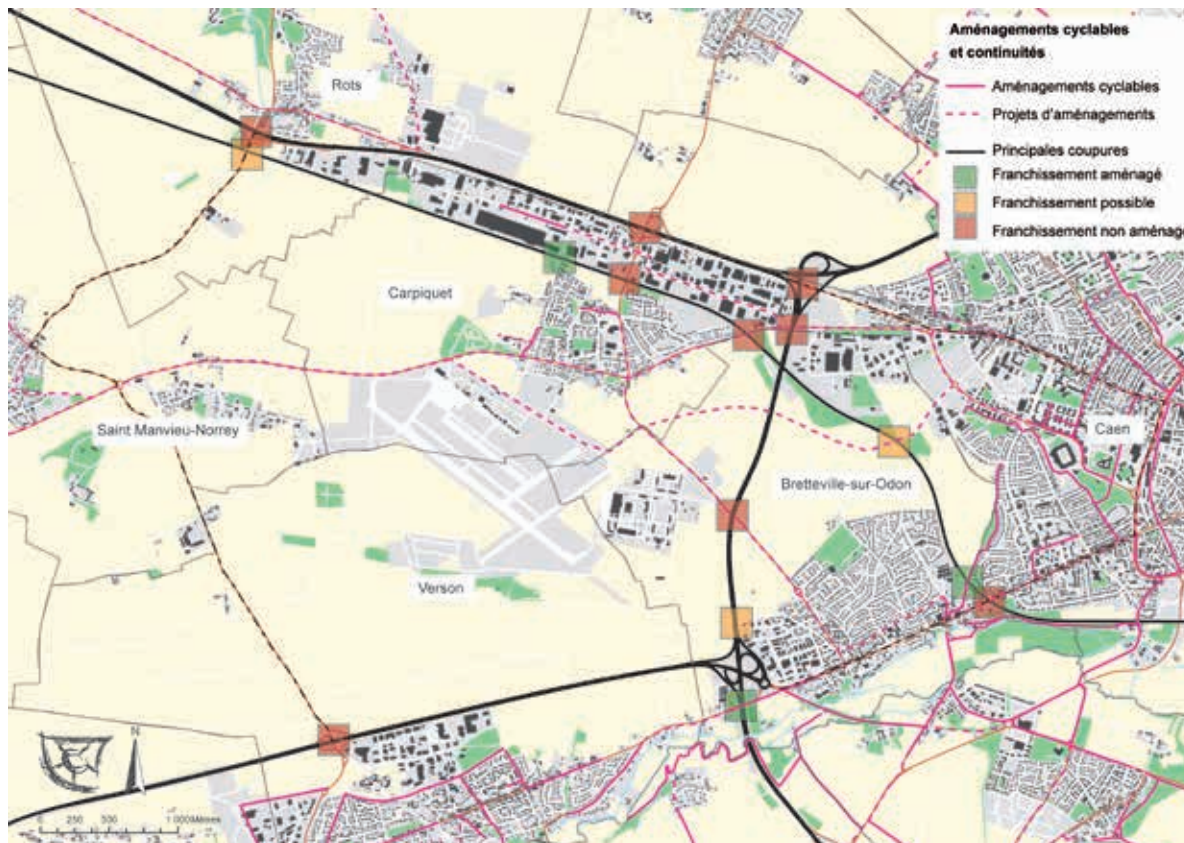
Le quartier Koenig et les secteurs à l'intérieur du périphérique ne disposent pas encore de liaisons structurantes connectées au réseau magistral pour leur desserte.

Réalisation Aucame 2013
sources CG14 2002-2009, Ville de Caen mars 2005, DIR 2009

Le réseau routier principal



Les aménagements cyclables



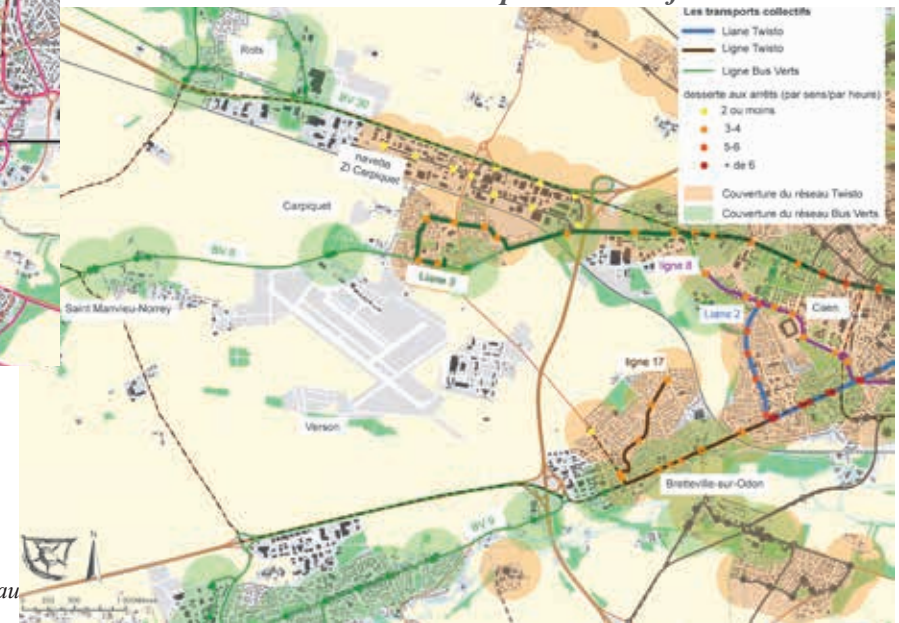
Réalisation Aucame 2013

Si le réseau cyclable et piéton est assez complet sur la ville de Caen et s'étoffe sur les autres communes, les coupures dues aux grandes infrastructures s'avèrent très pénalisantes, d'autant plus que peu de franchissements sont aménagés.

L'échelle de déplacement est pourtant potentiellement favorable à la pratique du vélo (moins de 5 km entre Carpiquet, Bretteville-sur-Odon et Caen).

La desserte en transports collectifs couvre très bien le territoire, les lignes Bus Verts complétant les lignes Twisto. Cependant, la multiplicité des lignes, leur faible hiérarchisation et l'absence de liaisons inter-quartiers dans le secteur rendent cette desserte peu lisible.

Le réseau de transports collectifs



Réalisation Aucame 2013
sources Twisto réseau 2013 et Bus Verts réseau 2013

Les servitudes et contraintes

De nombreuses servitudes et contraintes sont à prendre en compte sur le secteur Ouest.

Elles sont notamment liées :

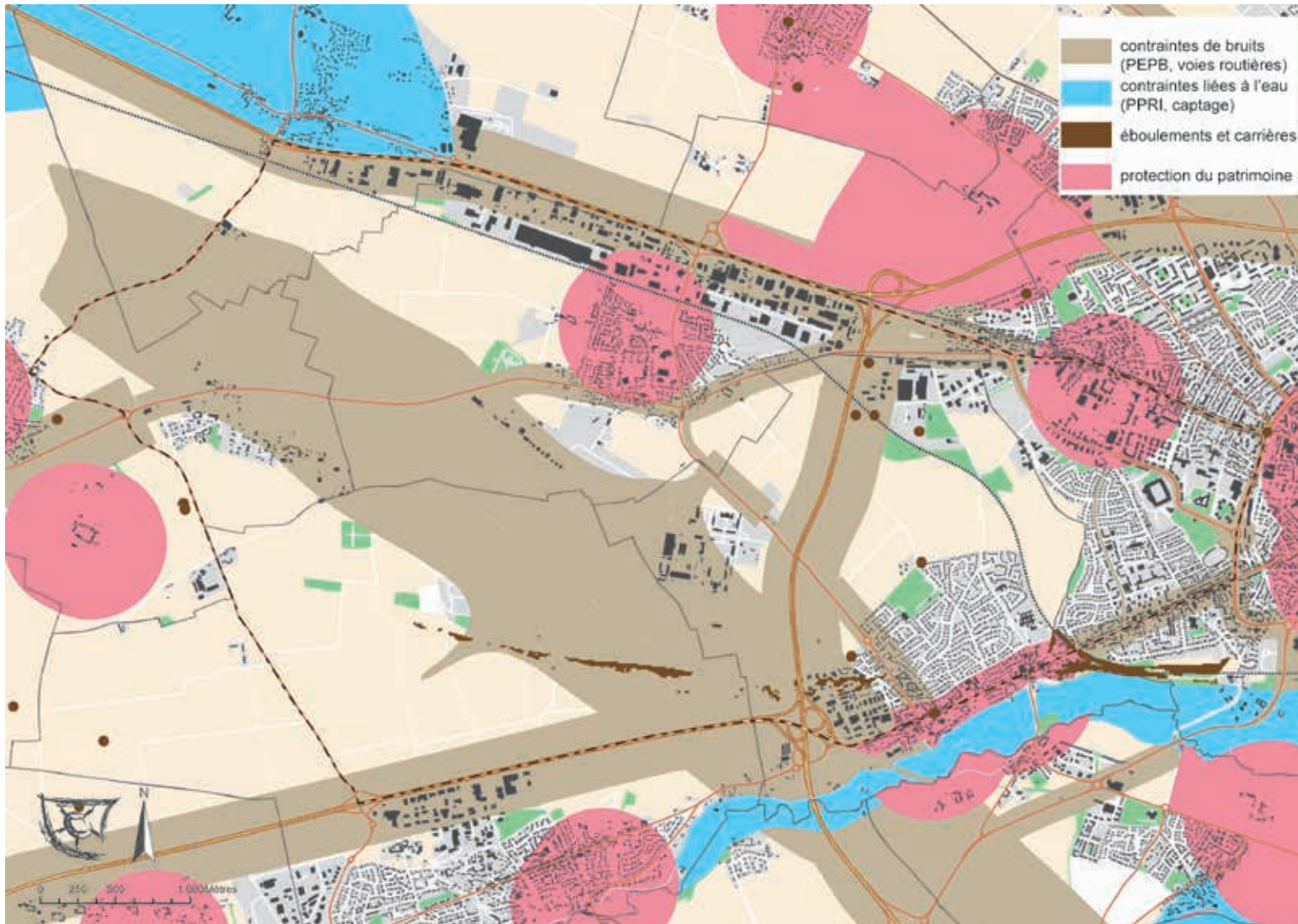
- à l'aéroport (zone de bruit, cône d'envol, servitude radioélectrique),
- aux grandes infrastructures routières et ferroviaires (voies bruyantes, article L 111.1.4 du code de l'urbanisme),
- aux risques de cavités et d'affaissements,
- aux monuments historiques et secteurs de protection,
- à l'impact du ruissellement et à l'évacuation des eaux lors de l'urbanisation.

Néanmoins, la plupart de ces contraintes ne rendent pas l'urbanisation impossible, mais obligent à faire preuve de vigilance et à proposer un urbanisme de qualité. Le grand secteur compris entre le périphérique et la ville de Caen est, notamment, assez libre de servitudes. Mais les pentes de ce «vallon sec» posent la question de la gestion des eaux pluviales et de la capacité de l'Odon à recueillir un débit supplémentaire en cas d'aménagement de ce secteur.

	Dispositions à prendre en compte	Communes concernées	Réglementation
Servitudes	Servitudes relatives au chemin de fer (T1)	Carpiquet Rots Bretteville-sur-Odon Saint-Manvieu-Norrey	Interdiction aux riverains de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture à une distance de 2 mètres d'un chemin de fer (sauf dérogation)
	Servitudes aéronautiques (T4, T5)	Carpiquet Caen Bretteville-sur-Odon Rots Saint-Manvieu-Norrey Verson	Hauteur de bâtiments dans les zones d'envol
	Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (PT1)	Carpiquet Verson	Interdiction dans les zones de protections et de garde de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre
	Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection (PT2) contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat	Carpiquet Verson Saint-Manvieu-Norrey Bretteville sur Odon	Limitation de la hauteur des constructions : - 14 mètres dans un rayon de 800 mètres - 21 mètres dans un rayon de 1200 mètres - 28 mètres dans un rayon de 1600 mètres - 35 mètres dans un rayon de 2000 mètres
	Servitudes de protection des monuments historiques classés ou inscrits (AC1)	Carpiquet Verson Bretteville-sur-Odon Saint-Manvieu-Norrey Caen	Demande d'autorisation auprès de l'ABF pour toute nouvelle construction, modification, démolition dans un rayon de 500 mètres
	Servitude lié à la prison	Caen	
	Zone de dégagement de faisceau hertzien	Caen	Limitation de la hauteur des constructions : -110 mètres NGF dans une zone de dégagement
Autres dispositions à prendre en compte	Risque de glissement de terrains	Verson Bretteville-sur-Odon Caen	Etude spécifique à réaliser sur les secteurs concernés
	Cavités	Carpiquet Caen Bretteville-sur-Odon Saint-Manvieu-Norrey	Etude spécifique à réaliser sur les secteurs concernés
	Plan d'exposition au bruit lié à l'aéroport	Carpiquet Bretteville-sur-Odon Rots Saint-Manvieu-Norrey Verson	Limitation des droits à construire dans les zones de bruit, isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit.
	Zone d'exposition au bruit autour des infrastructures de transports terrestres	Carpiquet Caen Bretteville-sur-Odon Rots Saint-Manvieu-Norrey Verson	isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit.
	Voies soumises à l'article L.111-1-4 (RN13, A84 et périphérique)	Carpiquet Caen Bretteville-sur-Odon Rots Verson	Dans une bande de 75 ou 100 m autour des voies, urbanisation sous condition d'études spécifiques

Les servitudes et contraintes

Synthèses des contraintes d'aménagement



Réalisation Aucame 2013
sources DDTM14 2009 (bruit), DDAS14 2008
et DDTM14 2009 (eau), DREAL 2005 (éboulements et carrières), SDAP14 2009 (protection du patrimoine)



Les atouts pour un rayonnement métropolitain

Synthèse du diagnostic

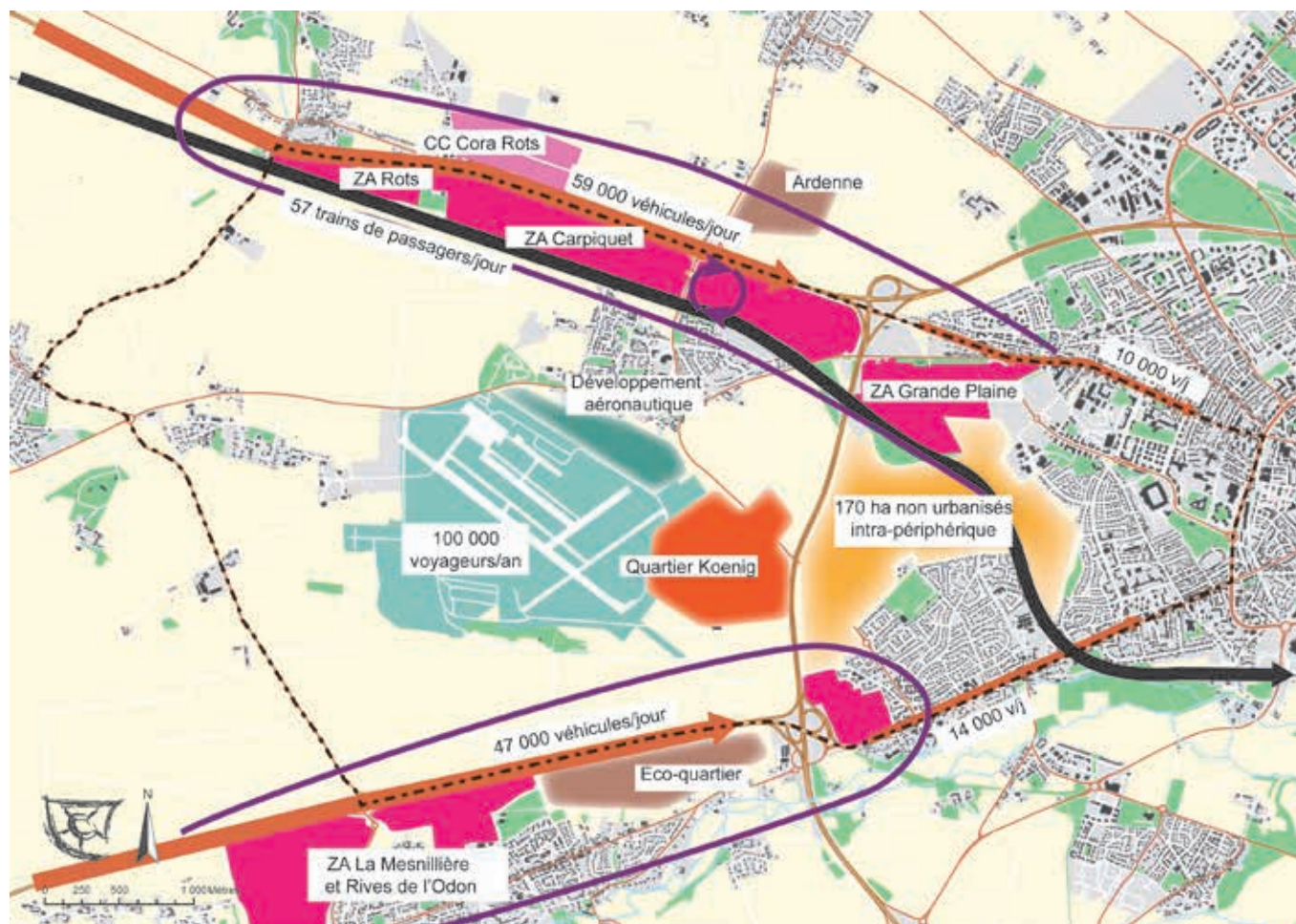
Les caractéristiques du secteur Ouest sont exceptionnelles dans l'agglomération caennaise.

Il s'agit du lieu où se connectent au périphérique deux autoroutes ou routes nationales majeures, au coeur duquel se situe l'un des principaux aéroports de Normandie et traversé par une grande ligne ferroviaire !

Ses grandes zones d'activité en font le quatrième pôle d'emploi de l'agglomération, largement ouvert vers l'ouest du Calvados.

Enfin, avec la mutation à venir du quartier Koenig et le dernier espace majeur non urbanisé à l'intérieur du périphérique, il présente un capital d'aménagement rare pour l'agglomération.

Les enjeux pour le secteur Ouest, et les principes d'aménagement qui en découleront, doivent bien prendre en compte cette dimension métropolitaine du secteur.



Réalisation Aucame 2013

Les atouts pour un rayonnement métropolitain

Enjeu n°1

Faire de ce territoire la porte d'entrée ouest de l'axe Vallée de Seine en Normandie

La conjonction de deux autoroutes, du premier aéroport normand et de la voie ferrée grande ligne constitue l'opportunité de créer un hub multimodal de niveau régional. Dans la dynamique métropolitaine de la vallée de Seine, l'agglomération caennaise, et notamment le secteur Ouest, permet de faire le lien avec le Cotentin et la Bretagne. Le secteur Ouest de l'agglomération caennaise constitue déjà une porte d'entrée du territoire, mais l'interconnexion entre les différents modes de déplacements présents sur le territoire décuplerait son effet.

Enjeu n°2

Une ambition forte pour l'un des principaux secteurs de développement à venir de l'agglomération

Pour répondre à cette ambition forte, trois pistes complémentaires doivent être explorées :

- * La vocation économique doit être porteuse d'image, pour le secteur en lui-même mais aussi pour l'ensemble de l'agglomération ;
- * La présence de l'aéroport représentant un élément exceptionnel, les projets d'aménagement et de transports doivent jouer ce lien avec l'aéroportuaire ;
- * L'importance du secteur urbanisable doit être vue au regard des enjeux de logements identifiés dans le PLH, pour accueillir à un coût acceptable de nouveaux habitants.

Une image à construire

Synthèse du diagnostic

Les paysages du secteur Ouest constituent, pour des milliers de personnes empruntant chaque jour l'A84, la RN13 ou la voie ferrée, la première image de l'agglomération caennaise.

Cette image se caractérise notamment par de larges vues sur les paysages agricoles et sur les paysages urbains de l'agglomération. Le relief, doux mais bien présent, contribue à mettre en valeur ces vues.

Comme souvent aux portes de l'agglomération, agriculture et secteurs urbains s'imbriquent, dans une transition entre l'agglomération dense et la campagne caennaise.

Face à une image peu qualitative des entrées de ville industrielles le long de la RN13 et de l'A84, le secteur Ouest dispose d'atouts paysagers, mais ceux-ci sont moins visibles. Les parcs périurbains de l'abbaye d'Ardenne et des vallées de l'Orne et de l'Odon, ainsi que le vallon de Venoix sont en effet des éléments forts sur lesquels s'appuyer pour construire l'image du secteur Ouest.



Réalisation Aucame 2013

Enjeu n°3

Construire une image plus qualitative pour le secteur Ouest

- * Soigner les entrées de villes, vitrines de l'agglomération ;
- * Organiser la façade urbaine de la zone de Carpiquet ;
- * Protéger le val d'Ardaine (entre l'A84 et l'aéroport) ;
- * Prendre en compte les vues depuis le train dans les aménagements futurs ;
- * Utiliser le relief et les nouveaux aménagements pour mettre en scène les paysages urbains et ruraux ;
- * Faire émerger un projet porteur d'image pour le quartier Koenig et préserver sa situation ;
- * Réintroduire l'eau et la nature en ville dans l'aménagement du vallon de Bretteville et faire le lien entre les parcs périurbains (PPU).

Enjeu n°4

Préparer la mutation des terres agricoles

Dans un secteur aux portes de l'agglomération, les conflits d'usages des sols, entre les impératifs du développement urbain et la préservation de l'activité agricole, sont inévitables. Réfléchir à l'aménagement à long terme du secteur Ouest doit permettre de trouver l'équilibre entre ces fonctions dans un souci de responsabilité. Cela passe par :

- * donner de la visibilité dans les projets d'extension urbaine pour anticiper les mutations des terres agricoles ;
- * densifier impérativement les projets d'extension urbaine ;
- * urbaniser dans la continuité de l'agglomération ;
- * éviter le fractionnement des terres agricoles ;
- * favoriser l'agriculture péri-urbaine et les circuits alimentaires courts

Une cohérence d'ensemble à trouver

Synthèse du diagnostic

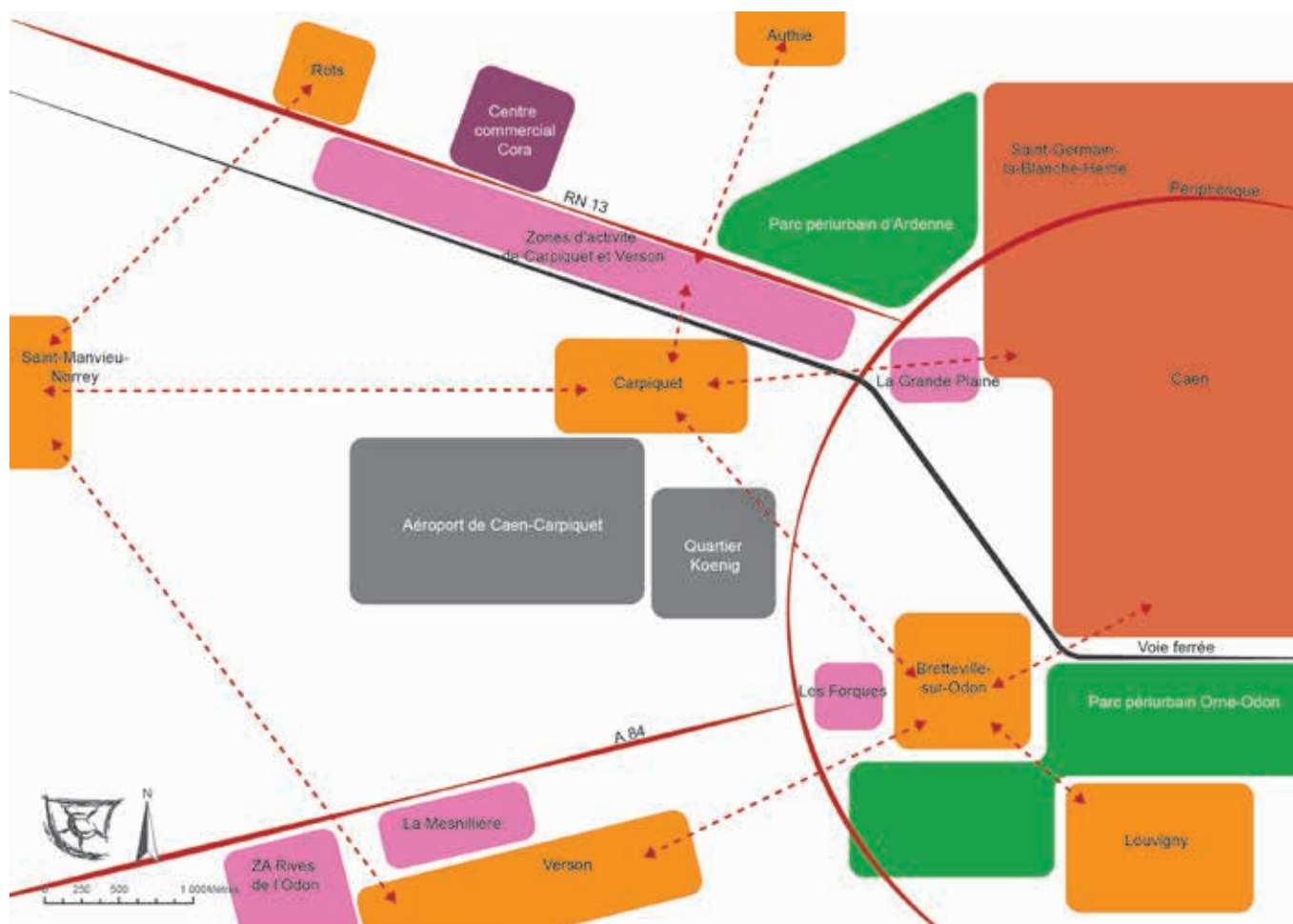
Le secteur Ouest s'est construit progressivement, tout d'abord autour de noyaux villageois distincts (Carpiquet, Verson, Bretteville, Saint-Manvieu-Norrey) d'une part, et de l'extension de la ville de Caen d'autre part. L'aérodrome militaire et la caserne Koenig étaient dès l'origine à l'écart de l'urbanisation.

La seconde moitié du 20^{ème} siècle a vu la création d'un réseau de voirie rapide (mise à deux fois deux voies de la RN13, périphérique, A84). La bonne accessibilité et la visibilité apportées par ces voies ont favorisé le développement de grandes zones d'activité industrielles ou commerciales.

Parallèlement, la ville de Caen s'est développée autour de nouveaux quartiers (Venoix, Beaulieu) alors que les autres communes, plus rurales à l'origine, ont aménagé de grandes zones pavillonnaires.

Aujourd'hui, le secteur Ouest garde les traces de son histoire et apparaît comme segmenté, manquant de cohérence :

- * des noyaux urbains discontinus ;
- * une séparation des fonctions très marquée ;
- * des grandes infrastructures qui renforcent le cloisonnement des espaces ;
- * un réseau secondaire incomplet pour faire le lien entre les secteurs (et qui oublie les modes doux) ;
- * de grandes emprises « posées » au cœur du secteur (aéroport et quartier Koenig).



Une cohérence d'ensemble à trouver

Dans cet espace morcelé qu'est le secteur Ouest, proposer une vision à long terme de l'aménagement permet d'éviter de poursuivre le fractionnement des espaces et de redonner, par des projets intégrés et transversaux, une cohérence d'ensemble au territoire.

Enjeu n°5

Prévoir les conditions d'urbanisation à long terme du secteur compris entre Caen et le quartier Koenig

- * Donner une dimension urbaine au boulevard des pépinières pour structurer l'aménagement du secteur.
- * Anticiper la desserte en transports collectifs cohérente avec le projet.
- * Anticiper sur les contraintes inhérentes au secteur (bruit, carrière, ruissellement...)

Enjeu n°6

S'appuyer sur un réseau d'infrastructures qui crée du lien plutôt qu'il ne segmente

- * Donner la priorité à la structuration paysagère.
- * Pouvoir passer d'un secteur à l'autre par les modes doux.
- * Utiliser la voie ferrée et de possibles arrêts comme points d'ancrage du développement et non comme coupure du territoire.
- * Compléter le maillage routier lorsqu'il sert d'appui au développement urbain.
- * Hiérarchiser pour rendre plus lisible et compétitif le réseau des TC.



Les orientations d'aménagement à long terme

Les orientations d'aménagement à long terme du secteur Ouest s'articulent autour de quatre axes stratégiques. Les préconisations faites pour chacun de ces axes permettent de répondre à l'ensemble des enjeux identifiés sur ce territoire. Ces orientations d'aménagements présentent bien une vision à long terme de ce que pourrait devenir le secteur Ouest, non pour entrer rapidement dans un phasage opérationnel des actions, mais pour orienter, dès à présent, les réflexions et mettre en cohérence les projets de chacun.

Axe 1 : la valorisation paysagère, agricole et naturelle du secteur

- Une protection durable des espaces agricoles.
- Le développement de la notion de haute qualité paysagère.
- La constitution d'une structure paysagère et des continuités de cheminements.

Axe 2 : un projet d'aménagement majeur à l'intérieur du périphérique

- * Un potentiel de développement urbain important, environ 4 000 logements, 10 000 habitants sur 170 ha.
- * La valorisation à des fins d'activité et d'équipement de la frange de protection du périphérique.
- * Une vocation paysagère et pluviale du vallon de Venoux.
- * Un projet évolutif et souple.

Axe 3 : quartier Koenig , aéroport de Caen-Carpique, des équipements constitutifs du rayonnement de l'agglomération

- * Des projets moteurs pour l'ensemble du développement du secteur Ouest.
- * L'émergence de nouveaux lieux d'innovation et de vitrines des savoir-faire caennais.
- * Des projets évolutifs pour accompagner le développement de l'agglomération.

Axe 4 : un développement communal cohérent avec le projet du secteur Ouest

- * Une maîtrise de l'étalement urbain pour une protection paysagère et agricole.
- * Vers une plus grande qualité urbaine des projets et une meilleure qualité de vie pour les habitants.
- * Une complémentarité avec les grands projets du secteur Ouest.

Un workshop pour penser à plusieurs l'aménagement du secteur Ouest

Compte tenu de l'état d'avancement diversifié de plusieurs projets (échangeur et boulevard des pépinières, bassin de rétention, tramway et dépôt du tramway) portés par des maîtres d'ouvrages multiples, l'Aucame a proposé de mettre en place un atelier technique (workshop) pour réfléchir à l'aménagement du secteur intra-périphérique.

L'animation de ce workshop qui s'est déroulé en avril 2013 a été confié au bureau d'études SIAM, associé à Guillaume Sevin Paysages et Pierres et Eau

Tous les porteurs de projets et acteurs techniques sur le secteur étaient présents : Caen la mer (DHAFAP, eau et assainissement, infrastructures), la Région/SNCF/RFF pour le volet ferroviaire, Viacités, DDTM, Conseil Général du Calvados.



Les orientations d'aménagement à long terme

Les orientations d'aménagement à long terme du secteur Ouest



Réalisation Aucame 2013

La valorisation paysagère, agricole et naturelle du secteur Ouest

Répondre à l'impératif de visibilité d'évolution à long terme des terres agricoles

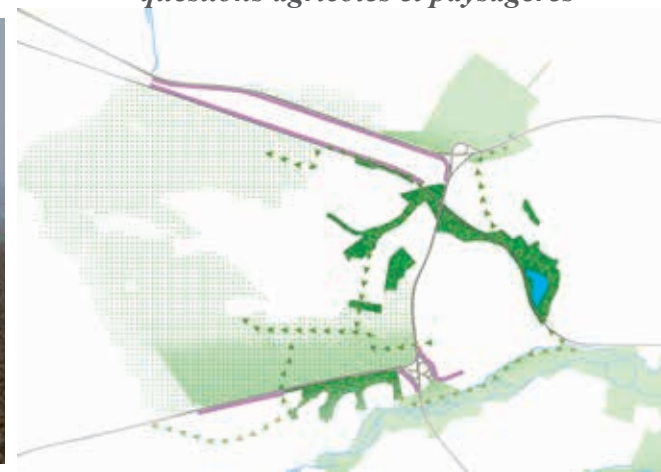
Entre le périphérique, la RN13 et l'AA84, plus de 850 ha de terres agricoles non morcelées voient leur statut affirmé sur le long terme. (Vert clair tramé sur le plan)

Le développement urbain se fait dans le prolongement des espaces urbains existants, dans les espaces déjà segmentés par les infrastructures, et avec une intensité forte, pour limiter la consommation de terres agricoles.

La situation particulière de ces espaces, en frange d'agglomération, au contact de zones urbanisées, se prête particulièrement à d'autres types d'exploitation que la seule grande culture ouverte : agriculture péri-urbaine, ferme pédagogique, centre équestre, jardin familiaux...



Extrait des orientations d'aménagement sur les questions agricoles et paysagères



*1 - Exploitation agricole sur le plateau, à Saint Manvieu-Norrey ;
2 - les paysages vallonnés entre l'A84 et l'aéroport ; 3 - la cohabitation entre agriculture et habitat, au bord du bourg de Carpiquet*

La valorisation paysagère, agricole et naturelle du secteur Ouest

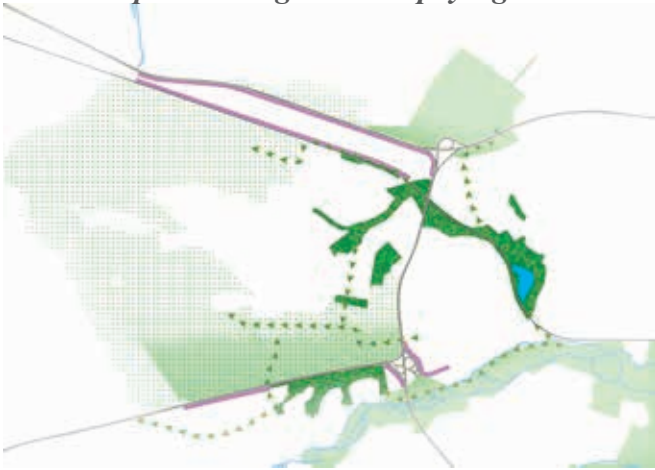
Mettre en valeur les paysages naturels et urbains

L'image et l'identité du secteur Ouest passent par la valorisation de ses paysages. Cela suppose en premier lieu d'utiliser le relief vallonné du site, son principal atout, pour mettre en scène les échappées visuelles et les vues panoramiques sur l'agglomération.

La requalification, notamment dans son acception paysagère, des zones industrielles et commerciales d'entrée de ville permettrait de proposer aux voyageurs une image plus moderne et valorisante de l'agglomération.

Dans les projets nouveaux d'envergures, une haute qualité paysagère, portant sur l'architecture des bâtiments, la qualité des espaces publics, l'intégration sur le site et l'intégration de la nature en ville doit être recherchée.

Extrait des orientations d'aménagement sur les questions agricoles et paysagères



1 - Juxtaposition des paysages urbains, agricoles, ferroviaires ; 2 - vue d'artiste du projet de réhabilitation du quartier Koenig ; 3 - la zone industrielle de Carpiquet, entrée majeure de l'agglomération.

La valorisation paysagère, agricole et naturelle du secteur Ouest

Créer une structure paysagère et écologique entre la vallée de l'Odon et de l'abbaye d'Ardenne par le valon de Venoux

Le valon de Venoux pourrait en effet accueillir un grand parc, autour d'une pièce d'eau, traitée de manière «naturelle», que constituerait le bassin de rétention nécessaire à l'aménagement du quartier Beaulieu. (Vert foncé sur le plan)

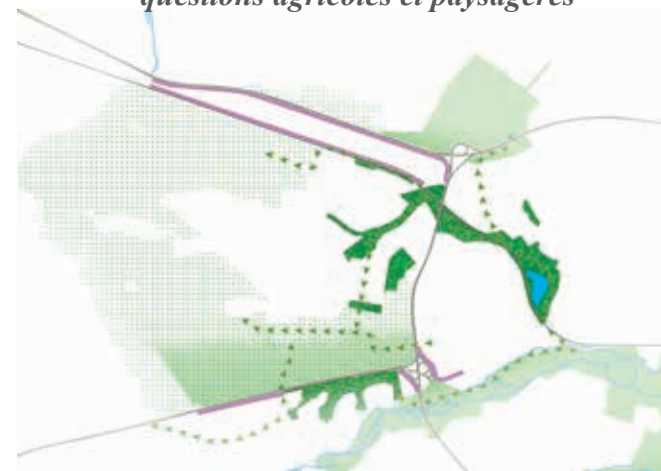
Un prolongement de ce parc en suivant l'axe de la voie ferrée permettrait d'intégrer le parc d'attraction dans un cadre vert. Au delà, des continuités avec les aménagements paysagers prévus à Carpiquet et sur le quartier Koenig pourront être trouvées.

Créer des continuités douces permettant l'accès des habitants de la métropole aux espaces de respiration

En aménageant les franchissements des grandes infrastructures déjà existants, il est possible de créer des grands itinéraires, continus et mettre ainsi en réseau, pour les promeneurs et les cyclistes, les espaces naturels, agricoles et les parcs. La grande structure paysagère constitue aussi un support pour les continuités douces. (Flèches vertes)

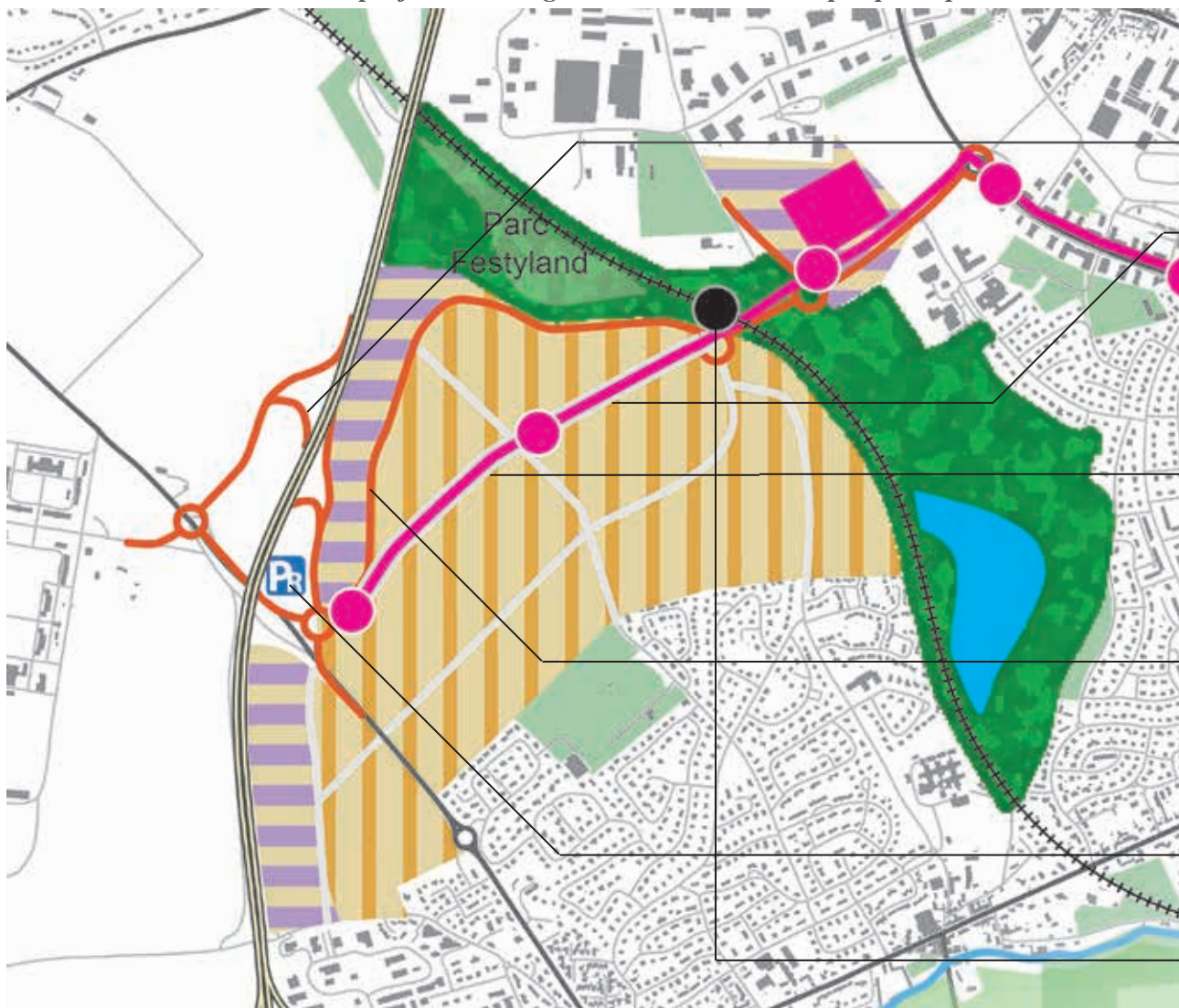
1 - Un bassin de rétention traité en lac artificiel à Québec; 2 - l'aménagement de la ligne ferroviaire Caen-Flers en voie verte.

Extrait des orientations d'aménagement sur les questions agricoles et paysagères



Un projet d'aménagement majeur à l'intérieur du périphérique

Zoom sur le projet d'aménagement à l'intérieur du périphérique



Les infrastructures nécessaires

Temps 1 :

- * Réalisation de l'échangeur des pépinières pour accéder au quartier Koenig.
- * Réalisation du boulevard des Pépinières, intégrant une réserve centrale pour le passage futur d'un Transport Collectif en Site Propre (le déblai/remblai ne dépasse pas 2 m) et possibilité d'implanter un P+R à proximité du dépôt de tramway prévu pour la seconde ligne.

Temps 2 :

- * À l'arrivée du TCSP, les voies parallèles à celui-ci seraient converties en rues. C'est le TCSP qui structure l'aménagement du quartier. Il précède l'urbanisation avec des densités plus importantes autour des stations.
- * Création d'une nouvelle voie le long de la bande de 100 m du périphérique supportant le transit. Cette voie permet de desservir l'arrière du quartier et d'optimiser l'espace par la création d'une frange d'activité et d'équipement le long du périphérique. Une partie du stationnement privé peut être externalisée sur des parkings le long de cette voie.
- * Nouveau positionnement du P+R en sortie de périphérique, affirmant la fonction intermodale de l'échangeur.
- * Positionnement de la halte ferroviaire connectée au TCSP et accessible depuis le périphérique.

Un projet d'aménagement majeur à l'intérieur du périphérique

Les infrastructures nécessaires

Ce programme d'infrastructures répond donc en deux temps et de manière pragmatique aux besoins à court terme, sans obérer à plus long terme la capacité d'aménagement du secteur. Il permet de limiter au plus juste la construction de nouvelles infrastructures routières lourdes et contient la place de l'automobile (circulation et stationnement) en périphérie du quartier.



1 - Un exemple de voie prévoyant une réserve pour une future desserte tram à Saint-Pierre-des-Corps dans l'agglomération de Tours ; 2 - Parc d'activité tertiaire à la Chaussée-Saint-Victor, agglomération de Blois sortie de l'A10 ; 3 - Parking mutualisé en ouvrage «les yeux verts», Soisson, Jacques Ferriers architecte © Luc Boegly.

Un projet d'aménagement majeur à l'intérieur du périphérique

Zoom sur le projet d'aménagement à l'intérieur du périphérique



Le programme

- * 158 ha aménageables (hors bande de recul du périphérique). Une surface opérationnelle pour la création d'un nouveau quartier de 116 ha (soit 64 ha réellement cessibles pour l'habitat)
- * Environ 12 ha dans la bande de recul du périphérique, dont 4 ha pour la réalisation de l'échangeur et les voiries adjacentes et 8 ha cessibles pouvant être affectés à des équipements et activités tertiaires.
- * En accord avec les orientations du PLH traduisant les besoins en logement de l'agglomération caennaise, un programme à vocation principale d'habitat ambitieux pourrait être porté sur ce site :
 - * 4 400 logements dont 65% de collectifs et intermédiaires.
 - * Un gradient de densité supérieur aux abords du transport collectif.
 - * Un potentiel d'accueil de près de 10 000 habitants.

Un projet d'aménagement majeur à l'intérieur du périphérique

Le programme

Le programme d'aménagement pourrait être orienté dans la continuation du quartier de Beaulieu.

En Allemagne, l'agglomération de Fribourg, de taille comparable à celle de Caen, a réalisé un important éco-quartier (environ 4 000 logements et 10 000 habitants), le Riesenfeld. Présentant des contraintes de départ assez proches, les solutions pragmatiques retenues pour son aménagement - respect d'une trame urbaine initiale mais grande liberté architecturale, aménagement par phases progressives, arrivée du tramway concomitante à l'ouverture à l'urbanisation - peuvent être une source d'inspiration pour l'aménagement de cette partie du secteur Ouest.



Densité, qualité urbaine et mixité à Fribourg, quartiers Vauban et Riesenfeld (photographies SIAM)

Un projet d'aménagement majeur à l'intérieur du périphérique

Un éco-développement exemplaire

Les conditions sont réunies pour réussir un grand éco-quartier de l'agglomération caennaise :

- * un quartier d'habitat structuré autour de l'arrivée d'un TCSP,
- * une trame de circulation secondaire en boucle avec des sens uniques,
- * un principe «d'alvéoles» pour la tranquillité des îlots résidentiels,
- * la reconstitution d'une trame verte et bleue de la vallée de l'Odon vers l'abbaye d'Ardenne,
- * la possibilité d'appliquer dès la conception une approche énergétique intégrée à l'échelle d'un quartier (bâtiments à énergie positive, mobilité durable, énergies renouvelables, réseaux interconnectés...).



Qualité des espaces verts, tramway comme axe central et voiries locales partagées, à fribourg, quartier Vauban et Riesenfeld. (photographies SIAM)

Quartier Koenig, aéroport, des équipements pour le rayonnement de l'agglomération

Le quartier Koenig, vitrine du secteur Ouest

Le projet de réaménagement du quartier Koenig, à vocation culturelle, économique et d'enseignement est aussi l'occasion de retrouver un lien avec les fonctions aéroportuaires toutes proches.

La qualité architecturale et environnementale du projet, associée à son excellente visibilité, devra en faire une vitrine pour le secteur Ouest. Le quartier, dans sa conception, a tous les atouts pour devenir un laboratoire urbain, lieu d'expérimentation de techniques et de pratiques nouvelles, issues notamment de la recherche et du développement caennais. Ce lieu d'expérimentation pourra en outre être un lieu de diffusion et d'essai de ces pratiques.

La réalisation de l'échangeur des Pépinières constitue un préalable au projet pour garantir son accessibilité. À terme, la proximité du TCSP et du nouveau quartier contribueront à le raccrocher à la ville.

Zoom des orientations d'aménagement sur le secteur Koenig et aéroport



Vue d'artiste du quartier Koenig et extrait de la maquette numérique de principe.

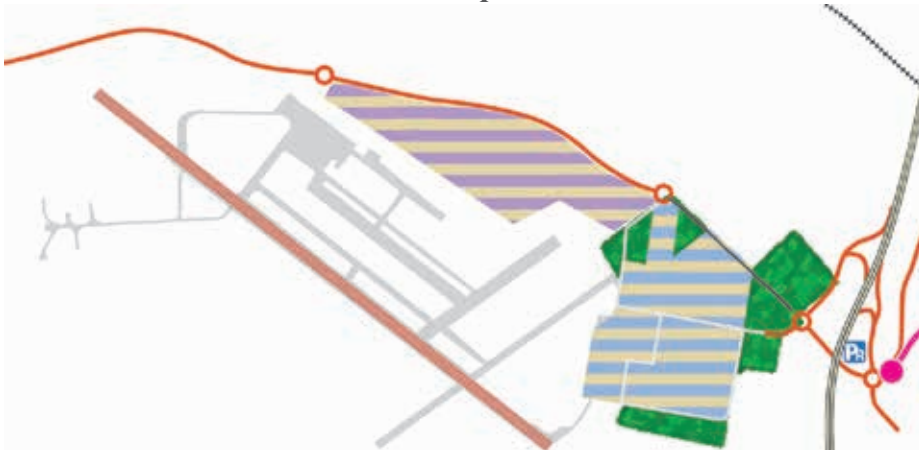
Quartier Koenig, aéroport, des équipements pour le rayonnement de l'agglomération

Valoriser le rôle de l'aéroport pour la métropole caennaise

L'aéroport se met en capacité de développer son activité pour répondre aux besoins de la grande agglomération caennaise et de la Normandie :

- * déviation de la RD 9 et allongement de la piste pour accueillir des avions moyens et longs courriers,
- * développement d'une zone d'activité aéroportuaire connectée à l'aéroport sur la commune de Carpiquet.

Zoom des orientations d'aménagement sur le secteur Koenig et aéroport



L'aéroport de Caen-Carpiquet dispose d'une infrastructure d'accueil moderne. (Photographies CCI Caen-Normandie.)

Un développement communal qui s'intègre dans le projet du secteur Ouest

Le Plan Local d'Urbanisme révisé de Carpiquet

La révision du PLU de Carpiquet cadre bien avec les orientations d'aménagement à long terme du secteur Ouest et notamment les objectifs de maîtrise de l'étalement urbain et de plus grande qualité urbaine des projets.

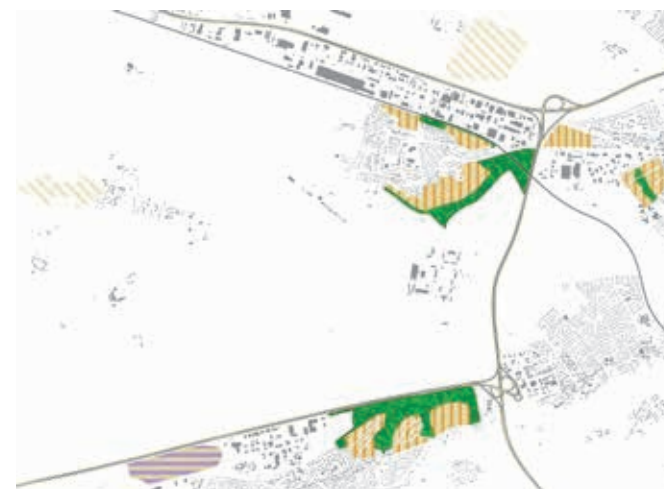
Ainsi, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoit le renforcement du cœur de bourg de Carpiquet, la reconquête de ses dents creuses et une orientation du développement vers le sud-ouest, c'est à dire vers les futurs grands secteurs d'aménagement et le quartier Koenig.

L'urbanisation du secteur de Bellevue, enclavé dans Caen à l'intérieur du périphérique, participe aussi à cette maîtrise de l'étalement.

Enfin, un principe de ceinture verte autour du bourg de Carpiquet peut, en s'étoffant, prendre part dans la continuité des aménagements paysagers du secteur Ouest.



Extrait des orientations d'aménagement sur les projets communaux



1 - Extrait du PADD du PLU révisé de Carpiquet ; 2 - un espace agricole protégé au porte de la ville ; 3 - la place de la mairie.

Un développement communal qui s'intègre dans le projet du secteur Ouest

Extrait des orientations d'aménagement sur les projets communaux



Le développement de Verson au sud de l'A 84

Dans le prolongement du bourg existant, la commune de Verson organise son développement au sud de l'A 84, protégeant ainsi le secteur agricole du val d'Ardaine.

Un important projet d'éco-quartier traduit bien cette exigence paysagère, environnementale et architecturale, qui participe à la qualité de vie des habitants de la commune et à l'image d'entrée d'agglomération perçue depuis l'autoroute.

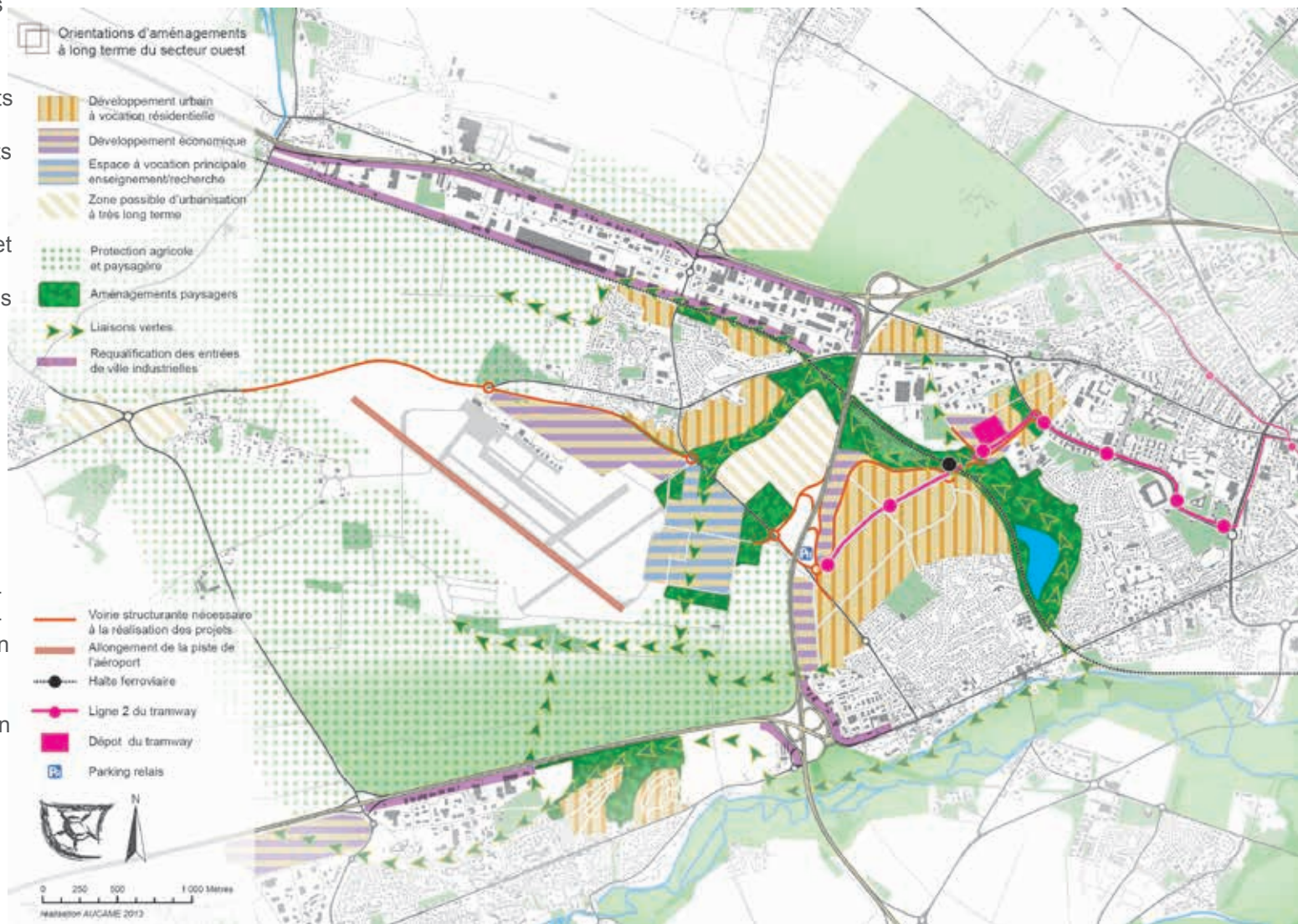


1 - Plan de composition ; 2 - vue paysagère de l'écoquartier de Verson (source SHEMA)

Les points clés du projet

- * Une visibilité à long terme pour le maintien de l'activité agricole sur plus de 850 ha.
- * L'aéroport et le quartier Koenig au cœur du secteur Ouest : des éléments importants au service du rayonnement de l'agglomération et des projets moteurs pour l'aménagement du secteur.
- * À l'intérieur du périphérique : un projet d'envergure pour l'agglomération caennaise, permettant d'accueillir plus de 4 000 logements et 8 ha d'activités, directement desservis par le tramway.
- * La reconstitution de continuités vertes, de liaisons douces et d'aménagements paysagers apporte au projet une cohérence d'ensemble et permet d'ouvrir le secteur Ouest vers l'extérieur.
- * Une haute qualité paysagère (protection paysagère des vallons, exemplarité des projets urbains, requalification des entrées de villes industrielles et commerciales) : un meilleur cadre de vie pour les habitants du secteur et un effet vitrine pour l'agglomération.
- * Un projet innovant et une mise en œuvre souple : les aménagements prévus à court terme sont compatibles avec le développement à long terme ; le quartier Koenig constitue un véritable laboratoire urbain et une mise en application des savoir-faire caennais.

Les orientations d'aménagement à long terme du secteur Ouest



Directeur de publication : Patrice DUNY

Contact : thomas.boureau@aucame.fr

Réalisation : Aucame 2014

Crédits photographiques : Aucame

Les fonds de plans cartographiques sont réalisés par l'Aucame à partir de données IGN



Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
19 avenue Pierre Mendès France - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr