



Commune de Montivilliers

PLAN LOCAL D'URBANISME

3 – Orientations Particulières d'Aménagement

POS approuvé le 11 mars 1975

1^{ère} révision approuvée le 25 octobre 1984

1^{ère} modification approuvée le 17 septembre 1985

2^{ème} révision approuvée le 27 juin 1991

2^{ème} modification approuvée le 22 janvier 1992

3^{ème} modification approuvée le 23 septembre 1993

4^{ème} modification approuvée le 29 mai 1997

5^{ème} modification approuvée le 23 septembre 1999

3^{ème} révision partielle approuvée le 8 février 2001

4^{ème} révision du POS en PLU

Prescrite le 24 octobre 2002

Vu pour être annexé à la délibération qui l'a approuvé le

12 septembre 2011



Les orientations d'aménagement présentent les conditions d'urbanisation relatives à deux secteurs de développement affichés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable :

- ➔ Le secteur de Réauté-Fréville, situé à l'Ouest de la ville en continuité du quartier de la Belle Etoile, principalement destiné à répondre à la demande en logements qui s'exprime sur la ville. D'une emprise foncière d'environ 30 ha, ce secteur doit permettre la création d'un nouveau « morceau de ville » offrant une mixité urbaine et sociale et intégrant, dans sa conception, des exigences environnementales. Ce secteur devra ainsi se développer sous la forme d'un Eco-Quartier. A terme, ce nouveau quartier pourrait représenter 60 ha (sur le long terme et en passant par des adaptations règlementaires et graphiques du PLU)
- ➔ Le secteur d'Epaville, situé à l'Est de la ville le long de la voie rapide Le Havre – Fécamp (RD489), dédié à l'accueil d'activités économiques. Il s'inscrit dans une organisation urbaine recherchant à établir une proximité entre zones d'emplois et zones d'habitat tout en conciliant le développement économique de la ville avec l'épanouissement de la vie locale par l'accroche des zones d'activités sur des axes de désenclavement.

1.1 Les bases de composition d'un nouveau quartier

Le secteur de Réauté-Fréville est destiné au développement d'un nouveau quartier à dominante résidentielle, devant apporter une réponse aux besoins en logements de la ville. Il pourra également participer au développement de fonctions économiques par l'implantation d'activités compatibles avec l'habitat et accueillir des équipements collectifs. Ce secteur constitue une première phase du développement urbain du plateau de Réauté-Fréville. Sa conception devra en tenir compte en garantissant des possibilités de continuité urbaine, paysagère et fonctionnelle.

Il s'agit donc d'un secteur mixte à dominante résidentielle, dont la composition urbaine devra s'appuyer sur la mise en œuvre des grandes orientations suivantes.

Assurer une diversité et une mixité de l'habitat

L'aménagement du secteur de Réauté-Fréville devra permettre la construction d'un minimum de 1 000 nouveaux logements en deux tranches d'aménagement, en recherchant la création d'un quartier offrant une mixité urbaine et une diversité de l'offre résidentielle garantissant son intégration dans le fonctionnement urbain et social de la ville.

La mixité urbaine recherchée devra se traduire :

- dans les typologies de logements, par des programmes à dominante de logements collectifs et/ou intermédiaires, sans exclure l'insertion de constructions de type maisons de ville ou de petites opérations d'habitat individuel,
- dans les statuts d'occupation afin de garantir la mixité sociale du quartier. Un objectif minimal de 30 % de logements en accession et de 30 % de logements locatifs aidés sera à respecter à l'échelle de l'opération,
- par un plan de composition urbaine hiérarchisé, s'appuyant notamment sur des densités modulées selon l'organisation spatiale du quartier. Avec une densité moyenne de 30 logements à l'hectare, le quartier devra ainsi révéler une diversité d'ambiances urbaines.

Créer une armature urbaine hiérarchisée

Le plan de composition urbaine devra structurer les différents espaces afin d'offrir une lisibilité du quartier dans la ville et une bonne compréhension de son organisation et fonctionnement interne. Il s'appuiera notamment sur :

- *L'aménagement d'un axe de desserte structurant*

La route d'Octeville-sur-Mer, reliant le quartier aux pôles d'équipements de la Belle Etoile puis au centre ville, constitue l'artère structurante du quartier assurant son désenclavement et la distribution principale des différentes unités de voisinage.

Pour permettre une identification rapide de ces fonctions, cet axe sera retraité sous forme de boulevard urbain, impliquant également la recherche d'un rapport cohérent avec les formes urbaines et architecturales qui bordent ses rives.

L'éco quartier, dans ses phases ultérieures, va permettre d'engager un contournement par l'Ouest de l'éco quartier sur la plateau. Une voie de déviation entre la RD 31 et la RD 52 et qui traversera l'éco quartier. Des aires de cop voiturage seront aménagés aux connexions des deux vois départementales afin d'améliorer les conditions de circulations et d'utiliser au mieux ce principe de contournement.

Le principe de composition de la voie de déviation est celui du clos masure : on le retrouve dans l'aménagement d'un talus planté surplombant une des noues qui borde la chaussée.

La voie sera un double sens de circulation accompagné de part et d'autre par des noues (qui serviront à la récupération des eaux pluviales et au traitement paysager de la voie) doublées d'arbres d'alignement et de circulations douces associées à une dépression plantées qui récupérera les eaux de ruissellement des cheminements doux ainsi qu'une partie des eaux pluviales des macro-lots à dominante d'habitat de part et d'autre de la voie.

Coupe de principe de la voie de déviation entre la RD 31 et la RD 52



Dépression paysagère

Cheminement doux mixe piétons / vélos

Noue

Bande roulante à double sens

Noue de type clos masure

Cheminement doux mixe piétons / vélos

Dépression paysagère

- *La création d'un cœur de quartier*

Il s'agit d'organiser, en accroche sur le boulevard urbain, un espace de centralité qui soit un véritable lieu d'intensité urbaine pour le quartier, pouvant s'exprimer à partir :

- de densités structurantes, appuyées par des formes urbaines et architecturales adaptées,
- d'une mixité de fonctions (activités économiques, équipements collectifs) valorisant une diversité d'usages de cet espace,
- d'espaces publics centraux permettant l'expression d'un lieu d'animation.

Le cœur de quartier doit constituer un lieu de vie et d'échanges sociaux accessible depuis chaque unité de voisinage et intégrant les besoins liés à un développement urbain à plus long terme sur les espaces situés en continuité Ouest du quartier.

Cet espace central doit être relayé par des centralités de proximité venant structurer les différentes unités de voisinage. Il s'agit en effet de rechercher la mise en place d'un maillage hiérarchisé de lieux de vie pour garantir l'animation et la diversité urbaine du quartier.

- *L'aménagement d'une coulée verte*

Le PADD de Montivilliers prévoit l'organisation d'une ceinture verte à l'Ouest de la ville pour améliorer l'articulation entre la ville et le secteur de détente/loisirs du Parc de Rouelles. La conception du quartier intégrera ce principe par l'aménagement d'une coulée verte assurant une continuité de la trame verte depuis le quartier de la Belle Etoile.

Cet espace, également destiné à l'accueil de fonctions de loisirs (équipements, activités) compatibles avec un environnement résidentiel, participera au positionnement du quartier dans la ville.

A l'échelle du quartier, l'aménagement de cet espace devra :

- établir à la fois un lien et une coupure d'urbanisation avec le quartier de la Belle Etoile,
- favoriser l'ancrage de l'opération dans le site en laissant pénétrer le paysage environnant au cœur de l'opération et en préservant des perspectives visuelles vers l'espace rural et/ou le Parc de Rouelles,
- valoriser une offre de détente/loisirs de proximité (aires de jeux, promenade...),
- mettre en réseau les différents centres d'intérêts –cœur de quartier, pôles d'équipements de la Belle Etoile, Parc de Rouelles- par un maillage continu de parcours piéton et cycles,
- participer à la gestion des eaux pluviales.

En outre, la Route de Fréville constitue une interface entre le quartier et le Parc de Rouelles. Sa configuration et le traitement de ses rives devront rechercher à ouvrir le quartier sur le parc de Rouelles par la création d'un effet de porte.

1.2 Les conditions d'aménagement

La municipalité souhaite fonder le développement de ce nouveau quartier sur des principes d'aménagement durable, dont les conditions de mise en œuvre seront appréciées lors des études opérationnelles.

La gestion des déplacements

- *Encourager l'utilisation des transports collectifs et développer l'inter modalité*

L'urbanisation du nouveau quartier devra être envisagée en lien avec une desserte par les transports collectifs, recherchant en particulier une articulation avec :

- le centre ville de Montivilliers qui offre un ensemble d'équipements, de services et de commerces d'une part, et depuis lequel peut s'organiser des rabattements vers le LER, axe de transport collectif structurant en direction de la ville centre du Havre,
- le pôle de services structurant de la vallée de la Lézarde constitué du centre commercial Grand Havre et d'un ensemble d'équipements d'agglomération (hôpital, cinéma...).

- *Hiérarchiser le réseau de voirie*

Le maillage viaire se structure autour de deux axes principaux pré-existants :

- la Route d'Octeville-sur-Mer, voie principale du quartier devant assurer son désenclavement et structurer son développement,
- la Route de Fréville, axe secondaire devant offrir une vitrine au quartier et au Parc de Rouelles.

La desserte interne du quartier s'organise à partir de ces voies, par un maillage viaire assurant une continuité entre les différentes unités de voisinage. Les rues en impasse, tendant à cloisonner les opérations, sont à proscrire.

De manière générale, le maillage de voirie doit également être considéré comme élément d'enrichissement du cadre de vie, tant sur le plan esthétique que sur celui du confort collectif. Le traitement des voies sera adapté à leur fonction dominante (liaisons interquartiers, distribution des opérations, desserte interne) de manière à canaliser les flux les plus pénalisants pour la vie locale et à pacifier la circulation dans les traversées résidentielles.

- *Encourager la pratique des modes doux de déplacement*

Pour favoriser la pratique de la marche à pied ou du vélo, notamment lors des déplacements de proximité, l'aménagement du quartier intégrera la mise en place d'un réseau continu de liaisons douces dont la conception devra assurer des parcours confortables, sécurisés et agréables, et veiller à l'efficacité des cheminements pour les déplacements quotidiens (avec des trajets le plus direct possible).

Cette trame sera articulée avec le réseau de cheminements préexistant du quartier de la Belle Etoile et assurer l'accessibilité aux centres d'intérêt périphériques :

- les pôles d'équipements du quartier de la Belle Etoile et, plus globalement, le centre ville de Montivilliers,
- le parc de loisirs/détente de Rouelles.

- *Encourager la pratique du co voiturage*

Des aire de co voiturage seront mises en place aux croisements des RD 31 et RD 52 avec la voie de déviation. Ces emplacements seront les garants du bon fonctionnement des équipements de co voiturage : en effet, placés près des routes départementales stratégiques pour l'accès de l'éco quartier en particulier et la desserte de Montivilliers en général, ces aires de co voiturage vont permettre aux utilisateurs de se rendre rapidement sur les axes principaux de voirie.

La gestion des eaux pluviales

Les eaux pluviales seront traitées au niveau de chaque opération pour une pluie d'occurrence centennale par la mise en place de modes de gestion alternative permettant de maîtriser des débits restitués vers le domaine public.

Le recours à ces techniques devra s'accompagner d'une valorisation de la présence de l'eau dans la composition urbaine, y compris lorsque des dispositifs en ouvrage n'ont pu être évités.

Par ailleurs, les aménagements devront prendre en compte les axes de ruissellement en tant qu'élément de composition urbaine. Il s'agit d'éviter la stérilisation des espaces contraints en leur affectant un usage compatible avec les impératifs de gestion des eaux pluviales.

Fonder l'identité du quartier sur la qualité de traitement des espaces publics

L'espace public doit être conçu comme un élément de composition urbaine central et déterminant pour l'identité du quartier. Il doit permettre d'établir une hiérarchie urbaine et d'offrir une lisibilité de l'usage dominant des différents lieux.

Un maillage structurant d'espaces publics est à concevoir en tenant compte de deux échelles :

- A l'échelle du quartier, des lieux de repérage et d'animation pouvant bénéficier d'usages multiples sont à affirmer, à partir notamment :
 - du retraitement de la route d'Octeville-sur-Mer en boulevard urbain,
 - de la constitution du cœur de quartier,
 - de l'aménagement de la coulée verte.

Ces trois éléments doivent constituer la vitrine du quartier et garantir son attractivité dans la ville.

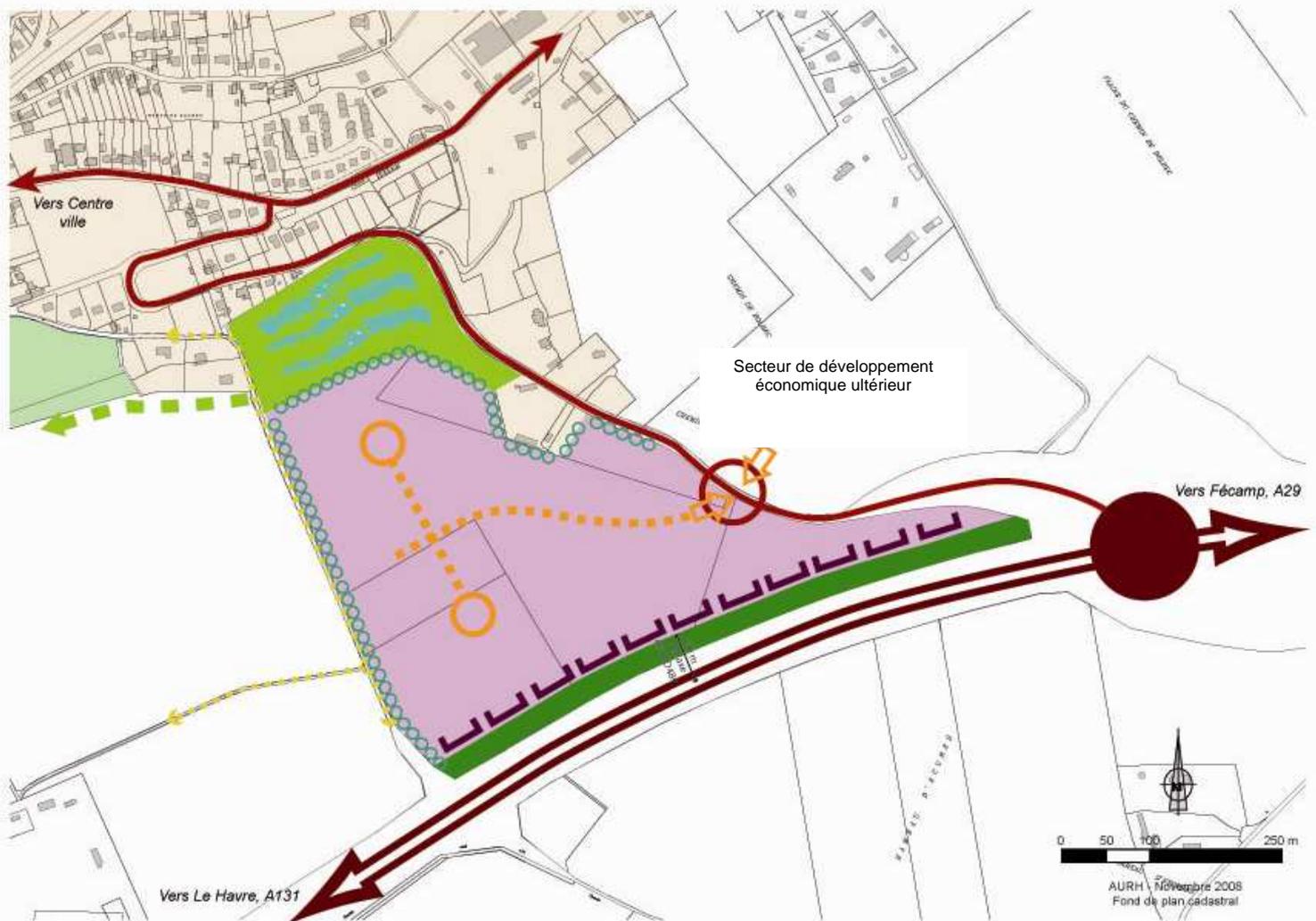
- A l'échelle des unités de voisinage, des espaces publics de proximité doivent trouver place pour structurer les îlots et offrir des lieux d'usages collectifs plus confidentiels. Ils peuvent s'appuyer sur le réseau de voirie et les ramifications de la trame verte et bleue.

Le traitement qualitatif de ces différents types d'espaces publics doit être adapté aux usages recherchés, avec un vocabulaire unitaire donnant une cohérence d'ensemble au quartier. Ceci n'exclut pas des traitements différenciés, nécessaires selon les ambiances recherchées (cœur de quartier/secteur résidentiel, boulevard urbain/voie de desserte) au sein du quartier ou la fonction de ces espaces.

Orientations d'aménagement de l'éco quartier



Le secteur d'Epaville est destiné à la réalisation d'une zone d'activités économiques mixtes, les disponibilités foncières pour ce type d'usage étant aujourd'hui insuffisantes tant à l'échelle de la ville que de l'agglomération havraise pour répondre à la demande. L'aménagement de ce secteur s'inscrit dans l'objectif de plus long terme de constituer une façade économique le long d'une des principales voies d'accès à l'agglomération (voie rapide Le Havre – Fécamp).



| | | | |
|---|---|---|---|
|  | Tissu urbain |  | Valoriser l'accès direct sur une voie de désenclavement |
|  | Coteau boisé |  | Carrefour à aménager sur voie principale |
|  | Espace d'activités à aménager |  | Piquage de voirie |
|  | Espace vert et gestion des eaux pluviales |  | Principe de voie de distribution |
|  | Espace paysagé |  | Chemins piétons à valoriser |
|  | Ecran végétal |  | Assurer la continuité de la trame verte |
|  | Qualifier la façade bâtie | | |

Accueillir des activités économiques nouvelles

L'aménagement de la zone devra être conçu pour permettre l'accueil principalement de petites et moyennes entreprises, qu'elles soient artisanales, industrielles, commerciales ou de services. Le dimensionnement des lots à commercialiser sera donc à organiser pour atteindre cet objectif. Il ne devra pas être uniforme afin de pouvoir accueillir des activités diversifiées à l'exclusion d'industries polluantes et d'unités logistiques de grande taille qu'il est souhaitable d'orienter vers d'autres sites plus adaptés.

Cette zone bénéficiera d'une vitrine sur la RD 489 et d'un accès direct à celle-ci par l'intermédiaire de son échangeur déjà existant avec la RD 111. L'ensemble des espaces en rive de la RD 489 seront donc à soigner particulièrement tant pour valoriser les activités qui s'implanteront dans la zone que pour qualifier l'entrée d'agglomération. A ce titre :

- un espace paysagé planté de végétaux d'essences locales devra être préservé sur une profondeur minimale de 50 m à compter de l'axe de la RD 489,
- les espaces bâtis ne devront pas se présenter comme des « arrière-cours » de la zone d'activités grâce à un traitement de qualité des façades, à l'organisation d'un rythme d'ouvertures visuelles vers l'intérieur de la zone d'activités, à une implantation coordonnée et proportionnée à celles des bâtiments des enseignes et à une interdiction d'espaces de dépôt en plein air sauf à être masqués par des écrans végétaux.

Gérer les eaux pluviales

Un schéma de gestion des eaux pluviales, sur la base d'une pluie d'occurrence centennale, devra être réalisé dès la conception de l'opération visant à privilégier des modes de gestion alternative maîtrisant les débits et la qualité des eaux restituées vers le domaine public, et à intégrer ces aménagements nécessaires comme des éléments structurants de la composition urbaine et paysagère de la zone. Ceux-ci pourront en effet déterminer l'organisation et le traitement des espaces de circulation et de stationnement tant publics que privés ; ils sont à qualifier pour structurer une trame verte au sein de l'opération.

Par ailleurs, toute la partie Nord de la zone, en tête de coteau et en surplomb des espaces urbanisés de la vallée de la Lézarde, sera réservée à la réalisation d'ouvrages structurants de rétention des eaux pluviales destinés à la temporisation des écoulements vers la vallée. Cet espace devra être conçu de manière à qualifier le paysage particulièrement dans sa perception depuis la vallée. Jardiné, il pourra être emprunté par des cheminements piétonniers assurant une continuité avec les coteaux boisés environnants.

L'ensemble de ces aménagements devra conduire à ne pas aggraver, voire à réduire, les rejets d'eaux pluviales qui existaient avant l'ouverture à l'urbanisation.

Favoriser l'accessibilité

Le réseau de voirie s'organisera à partir d'un point d'échange sur la RD 111 dont l'aménagement devra prendre en compte les préoccupations suivantes :

- orienter les flux d'échanges externes à la commune et générés par les activités économiques, et notamment la circulation des poids lourds, depuis et vers la RD 489,
- réserver aux flux urbains (véhicules légers, transports en commun) la partie Nord-Ouest de la RD 111 permettant la mise en relation avec le centre ville,
- assurer la distribution de la zone d'activités par une voie principale,
- anticiper l'urbanisation à plus long terme du secteur du Haut-Pimont en prévoyant l'aménagement ultérieur d'une voie de distribution vers le Nord-Est qui permettra d'en structurer les développements.

Les aménagements de voirie et d'espaces publics devront assurer des continuités avec un réseau de cheminements favorable à la pratique des modes doux de déplacements tout particulièrement pour les liaisons avec le centre ville où se concentrent services, équipements et axes de transports collectifs structurants.

Veiller à l'intégration paysagère

En complément des espaces plantés en rive de la RD 489, des espaces verts destinés à la gestion des eaux pluviales en partie Nord de l'opération et des aménagements paysagers internes à la zone, des écrans végétaux seront réalisés en limite Nord et Ouest s'inspirant du paysage cauchois traditionnel : alignements d'arbres, haies sur talus,...
