

# SECTEUR SPECIFIQUE A L'ENTREE DE VILLE EST DE HONFLEUR

# Orientation d'aménagement et de programmation (OAP)

Secteur : entrée de ville Est

Honfleur - La Rivière-Saint-Sauveur

Département du Calvados

Date 25 juillet 2023

Ind 0





graal

29 rue des Trois-Bornes  
75011 Paris  
[contact@graalarchitecture.com](mailto:contact@graalarchitecture.com)

# Sommaire

---

---

Préambule

1—Un contexte, des enjeux

2—Un site d'exception

3—Objectifs et invariants

4—Les grandes orientations

5—Le schéma d'orientation

---

---



# Préambule

## *Le contexte législatif et réglementaire des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)*

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont des outils d'urbanisme encadrées par les articles 151-6 et 151-7 du code de l'urbanisme, et qui, intégrés dans les PLU, permettent de décliner plus précisément les objectifs du PADD sur des secteurs stratégiques du territoire.

Elles permettent d'encadrer les futurs projets en définissant les grandes composantes des aménagements et les éléments à préserver ou à mettre en valeur à travers le projet.

Le contenu des OAP est principalement défini par les articles suivant du code de l'urbanisme :

### **Article 151-6 :**

«Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comportent les orientations relatives à l'équipement commercial, artisanal et logistique mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 141-5 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-6.»

### **Article 151-7 :**

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° (Abrogé)
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;
- 7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales.
- 8° Dans les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale, identifier les zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables arrêtées en application de l'article L. 141-5-3 du code de l'énergie.

# 1—Un contexte, des enjeux

## Localisation

Le secteur "entrée de ville est" d'une superficie de 19,50 hectares bénéficie d'un emplacement privilégié à proximité immédiate du port de plaisance et du centre-ville de Honfleur.

La majeure partie du secteur à l'étude est située sur la commune de Honfleur tandis que l'extrémité sud se situe sur la commune de la Rivière-Saint-Sauveur.

Le site est délimité à l'ouest par un axe routier d'entrée de ville : le cours Jean de Vienne, au nord par le bassin Carnot et à l'est par le cour d'eau de la Mordelle. Ce dernier sépare le site de la zone industrielle voisine d'ARKEMA.

L'entrée de ville est se caractérise par une interaction entre différents types de limites naturelles et artificielles.

Le cours Jean de Vienne est l'accès principal vers le centre-ville de Honfleur depuis l'autoroute A29 et depuis les communes environnantes. Il s'organise à la manière d'un « strip » du sud-est vers le nord-ouest, créant une barrière d'usage très marquée tout en laissant deviner en arrière-plan la structure végétale caractérisée par un alignement de peupliers situés devant les bâtiments de l'usine Isoroy, aujourd'hui désaffectée.

Le cours constitue une frontière étanche entre le secteur à l'étude d'un côté et le coteau de l'autre sur lequel s'établit la ville haute.

Celle-ci s'organise le long de l'axe historique Emile Renouf et il n'existe aucune porosité avec le secteur à l'étude. Le coteau forme une fracture morphologique forte mais qualitative, offrant des points de vues sur le paysage lointain et sur le secteur à l'étude.

Le site est actuellement composé d'un grand nombre de bâtiments industriels parfois en friche et dont certains présentent de grandes qualités architecturales et patrimoniales.



 Limite de l'OAP

**La Rivière-Saint-Sauveur**  
Nombre d'habitants : 2551 (chiffre 2020)  
Superficie : 5,39 km<sup>2</sup> (chiffre 2020)

**Honfleur**  
Nombre d'habitants : 6742 (chiffre 2020)  
Superficie : 13,7 km<sup>2</sup> (chiffre 2020)

Superficie du secteur de l'OAP : 19,5 ha

## 2—Un site d'exception



Vue depuis le quai Tostain  
au bord du bassin Carnot en direction du sud-est



Vue côté bassin des chasses en direction du secteur d'étude,  
la ville haute sur le coteau se dessine en arrière plan



Vue du côté du bassin des chasses en direction du quartier Carnot



Vue de l'ancienne scierie au coeur du secteur d'étude



# 3—Objectifs et invariants

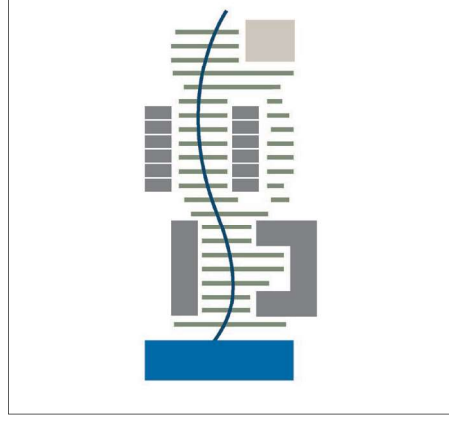
## Objectifs

L'objectif principal du projet est la transformation de la friche industrielle située à l'entrée de ville est, en un quartier mixte d'habitat, de commerces et d'équipements qui anticipe les qualités d'habiter, de vivre et de se déplacer de demain sur la commune de Honfleur.

Ce nouveau quartier sera exemplaire et innovant tant sur les questions urbaines, architecturales, paysagères et de mobilités dans une logique de développement durable.

Les objectifs de cette opération sur le secteur "entrée de ville est" sont multiples :

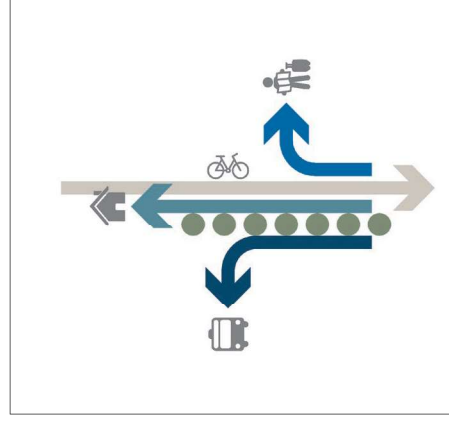
- > Envisager de nouvelles manières d'habiter en proposant diverses densités et une mixité programmatique tout en respectant l'identité de la commune de Honfleur.
- > Considérer le déjà-là et le patrimoine existant en friche comme une ressource de projet dans le but de conserver et de mettre en valeur des traces de ce passé dans le futur projet.
- > Préserver et mettre en valeur le paysage du site et ainsi créer une continuité paysagère entre la ville productive et les espaces naturels classés Natura 2000 comme le bassin des chasses.
- > Repenser les mobilités afin de créer un quartier perméable et connecté, d'anticiper une ville multimodale, de restructurer le stationnement afin de répondre à plusieurs temporalités et publics et de participer à la pacification du centre-ville.
- > Offrir un nouveau statut à l'entrée de ville de Honfleur en créant un lieu de destination plus que de passage.



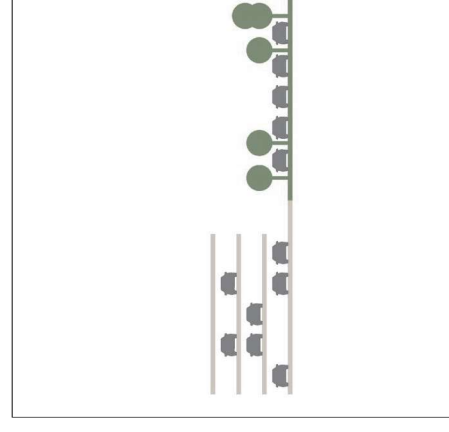
Habiter Honfleur 2050



Améliorer les qualités paysagères de la frange Est



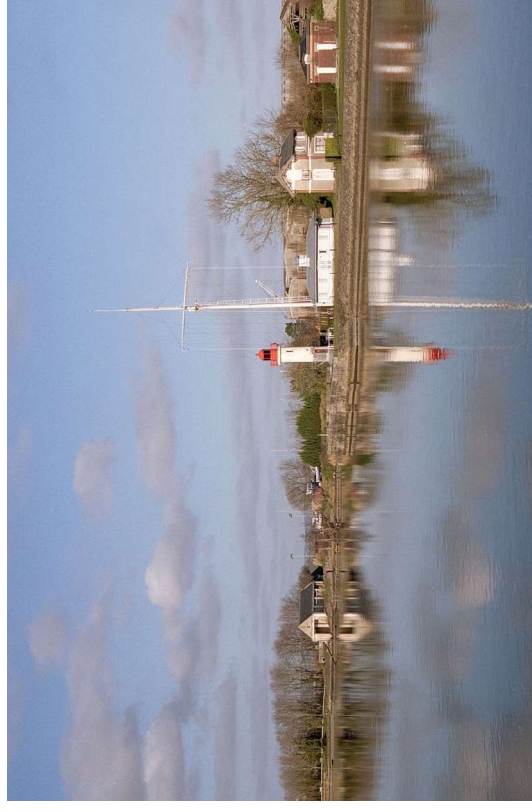
Le cours Jean de Vienne : de l'avenue périurbaine au boulevard paysager



Reinterroger les stationnements pour touristes et résidents

## *Invariants du projet urbain*

- 1- **Créer des structures paysagères** poreuses qui ouvrent le nouveau quartier vers le bassin Carnot.
- 2- **Créer un nouveau boulevard urbain** arboré et commerçant au coeur du nouveau quartier.
- 3- **Aménager un espace public linéaire végétalisé** et appropriable par les habitants.
- 4- **Séparer les flux touristiques et les flux résidents** dès l'entrée de ville est dans le but de décongestionner le centre-ville de Honfleur.
- 5- **Transformer le cours Jean de Vienne** en axe organisé autour des nouvelles mobilités et du paysage.
- 6- **Diriger les flux touristiques vers des stationnements** situés à l'entrée de ville.
- 7- **Aménager des traversées piétonnes** qui accompagnent les résidents et les touristes vers le centre-ville.
- 8- **Ouvrir des vues vers le paysage lointain** : l'embouchure de la Seine, le bassin Carnot et le bassin des chasses.
- 9- **Aligner les fronts bâtis des futurs bâtiments** sur le nouveau boulevard urbain au coeur du quartier.
- 10- **Favoriser des traversées piétonnes** entre le nouveau quartier et le cours Jean de Vienne requalifié.
- 11- **Conserver et valoriser des bâtiments** existants dans le futur projet



# 4—Les grandes orientations

## *La programmation*

Sur le secteur “entrée de ville est”, la destination principale des constructions est l’habitation avec des rez-de-chaussés composés d’activités de proximité compatibles avec l’habitat.

Les activités situées en RDC sont organisées principalement le long du nouveau boulevard urbain intérieur au nouveau quartier.

Le programme comportera entre 1000 et 1300 logements dont 30 % de logements sociaux minimum.

A partir du T2, chaque logement devra bénéficier d’un espace extérieur privatif : balcon, loggia, terrasse ou jardin pour les logements en RDC.

Il est envisagé, dans la mesure du possible, de conserver, de rénover et de requalifier les bâtiments repérés sur le schéma d’orientation ci-après.

## *Les règles de composition urbaines*

Les principes d’implantations et d’alignements définis dans le schéma d’orientation, proposent de respecter un alignement de chaque côté du nouveau boulevard urbain situé au cœur du nouveau quartier ainsi que le long des structures paysagères poreuses.

Aussi, dans le but de faire dialoguer le nouveau quartier avec le paysage environnant, il est souhaité que les futures constructions situées à l’est du périmètre s’orientent en parallèle du bassin Carnot en respectant un alignement des fronts bâtis.

A l’inverse sur le cours Jean de Vienne, les cœurs d’îlots des constructions s’ouvriront largement sur ce nouvel axe routier apaisé, organisé autour des nouvelles mobilités et largement végétalisé.

De manière générale, les pignons aveugles et les bâtiments dont la longueur dépasse 25m sans décrochement de façade ou porosités sur toute la hauteur sont proscrits.

Les îlots devront être conçus de telle sorte qu’ils permettent des traversés piétonnes sur toute la profondeur du site (du cours Jean de Vienne au bassin Carnot).

Les constructions situées à proximité de la rue des Quatre Francs et le long du bassin Carnot auront des hauteurs inférieures au reste du secteur afin de s’intégrer pleinement dans le contexte bâti et paysagé environnant.

En revanche, les constructions situées à proximité du cours Jean de Vienne seront les plus haute de la zone. Des émergences plus hautes et ponctuelle pourront également être autorisées si elles interviennent de manière localisées, dans le respect du voisinage (afin de ne pas bloquer les points de vues depuis le coteau habité) et dans le respect de l’environnement.

## ***La nouvelle trame viaire***

L'actuelle rue des Quatre Francs ainsi que la rue du président Duchesne pourront être élargies dans le but de créer un axe de contournement qui permettra de diriger les flux touristiques vers le Môle et le nord de la commune.

Le cours Jean de Vienne sera requalifié avec comme objectif général de réduire les flux automobiles et surtout de limiter ceux entrant (en direction du centre-ville). La refonte du cours Jean de Vienne devra intégrer des espaces dédiés aux nouvelles mobilités (exemple : tram-train) et aux mobilités douces (exemple : vélo, piéton).

Le nouveau boulevard urbain situé au cœur du futur quartier, sera envisagé comme le nouvel axe entrant vers le centre-ville de Honfleur. La largeur de ce nouvel axe sera conçue de manière à favoriser les piétons et les commerces situés à RDC.

Des porosités piétonnes devront être envisagées entre le nouveau quartier et le cours Jean de Vienne requalifié.

Le stationnement automobile dans le nouveau quartier devra prévoir au minimum :

- 1 place de stationnement par logement
- 0 place de stationnement pour les commerces et l'artisanat dont la surface est inférieure à 200 m<sup>2</sup>.
- 1 place de stationnement par tranche de 50 m<sup>2</sup> d'activité dès lors que la surface dépasse les 200 m<sup>2</sup>.

Les places de stationnement pourront être réalisées en sous-sol sur un niveau maximum ou en dehors de l'emprise de la construction à la condition qu'elles se situent dans un périmètre inférieur à 100 m autour des logements.

## ***Qualité paysagère et environnementale***

La conception du futur quartier devra intégrer la réalisation de structures paysagères poreuses est-ouest perpendiculaire au bassin Carnot et perpendiculaire au cours Jean de Vienne. Ces structures paysagères « humides » qui peuvent prendre différentes formes (nœuds plantés, creusement d'un canal, miroir d'eau) permettront de mettre en dialogue le futur quartier avec son paysage direct : le bassin Carnot et le bassin des chasses.

Les arbres situés le long du cours Jean de Vienne ainsi que l'alignement de peupliers au cœur du site devront être conservés. L'abattage d'arbres sera autorisé s'il est justifié par la nécessité de construire un bâtiment ou de réaliser un accès de circulation.

Un aménagement du type parc de proximité à destination des habitants devra être envisagé au cœur du nouveau quartier, il sera de préférence orienté vers l'embouchure de la Seine afin d'ouvrir des vues vers le paysage lointain (se référer au schéma d'orientation).

L'aménagement sur le quai Tostain devra être prolongé sur toute la longueur du bassin Carnot existant afin de créer une continuité piétonne depuis le nouveau quartier vers le centre-ville. Les plantations devront être basses afin de ne pas bloquer les vues vers le bassin des chasses.

Le projet cherchera à augmenter significativement la surface d'espaces perméables ainsi que les qualités environnementales du site (sols poreux, arbres de haute tige etc.)

# 5— Le schéma d'orientation



Périmètre de l'OAP



Porosités et percées visuelles à créer



Façades implantées à l'alignement



Façades où l'alignement n'est pas obligatoire



Porosités et traversées piétonnes



Principe de boulevard urbain intérieur le long duquel les commerces en RDC s'organisent en lien avec l'espace public



Rue des Quatre Francs à élargir pour permettre le passage des flux touristiques et résidents



Programme mixte logements / commerces / équipements  
Dont une solution de stationnement collectif permettant de décongestionner le centre-ville ancien des véhicules, favoriser les modes doux et la vie urbaine



Envisager une solution (ou plusieurs) permettant une accessibilité collective et décarbonnée au centre-ville



Cour Jean de Vienne à requalifier : diminution des flux automobiles et valorisation de la mobilité douce (marche, vélo, tram-train)



Création de structures paysagères poreuses qui permettent d'apporter l'eau au coeur du site (noue plantées, canal, miroir d'eau...)



Envisager de conserver, rénover et requalifier les bâtiments remarquables repérés temoins du passé industriel du site



Créer une continuité paysagère et piétonne avec le quai Tostain existant vers le centre-ville de Honfleur



Créer un espace de convivialité public et végétalisé interquartier et situé au coeur du site



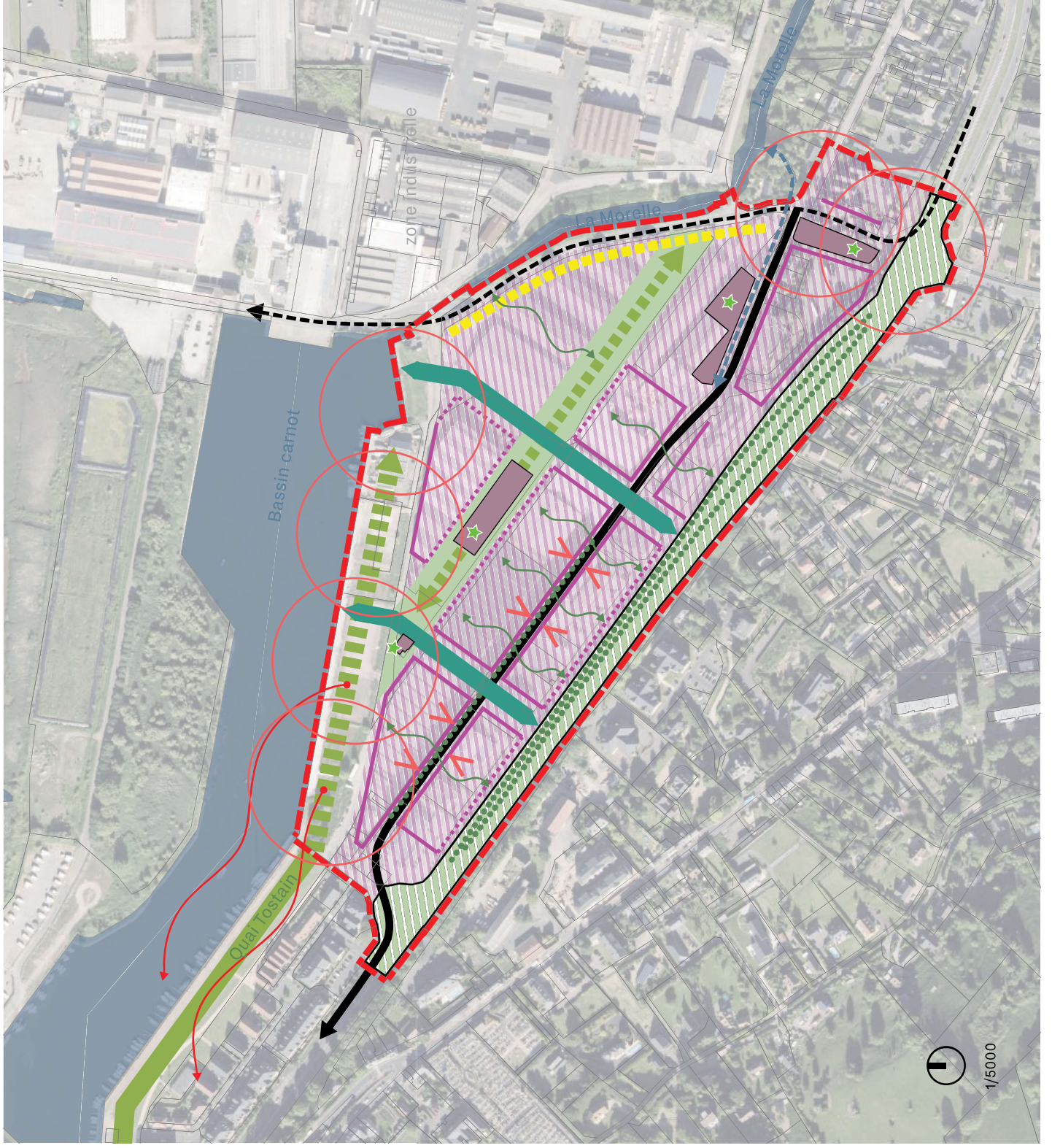
Maintenir et valoriser les alignements d'arbres existants



Mise à distance des logements avec la zone industrielle situé de l'autre côté de la Morelle



Zone où les hauteurs des futures constructions sont inférieures au reste du secteur



# Maitrise d'oeuvre

## **GRAAL**

29, rue des Trois-Bornes  
75011 Paris, France  
t +33 (0)1 43 55 85 74  
contact@graalarchitecture.com

# Maitrise d'ouvrage

## **Communauté de Communes Honfleur-Beuzeville**

33 Cr des Fossés  
14600 Honfleur