



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

014-200069532-20171222-2017-213-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/12/2017



Élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

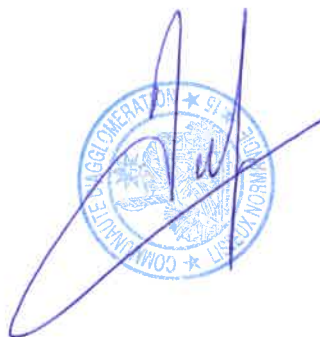
LINTERCOM LISIEUX PAYS D'AUGE NORMANDIE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION

Pièce n°3



REVISION ALLEGEE N°1
prescrite le 28/09/2017



SOMMAIRE

VOLET N°1 : HABITAT 5

ORIENTATION N°1 -

Maintenir un niveau suffisant de construction neuve, facteur d'attractivité du territoire et de renforcement de sa structuration urbaine.....7

ORIENTATION N°2 -

Renouveler et amplifier les politiques d'intervention sur le parc existant15

ORIENTATION N°3 -

Développer une offre complète qui réponde aux ménages dans leur diversité21

ORIENTATION N°4 -

Prendre en compte les besoins liés au vieillissement de la population du territoire25

ORIENTATION N°5 -

Prendre en compte les besoins des catégories spécifiques de population.....27

ORIENTATION N°6 -

Conseiller, suivre et orienter31

ORIENTATION N°7 -

Le financement et la mise en oeuvre35

VOLET N°2 : AMÉNAGEMENT 39

A Aménagement des lisières indispensables 41

b Aménagement - hiérarchiser les voiries 49

C Secteurs d'aménagement56

D Secteurs d'OAP « densités »..... 155



VOLET N°1

HABITAT



VOLET N°1

**ORIENTATION N°1 - MAINTENIR UN NIVEAU
SUFFISANT DE CONSTRUCTION NEUVE,
FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET
DE RENFORCEMENT DE SA STRUCTURATION
URBAINE**



1.1 - PRODUIRE 2 235 LOGEMENTS SUR 10 ANS, SOIT EN MOYENNE 220 LOGEMENTS PAR AN DANS LE TERRITOIRE

CONSTATS

Depuis plusieurs décennies, le territoire de Lintercom n'a connu qu'une très faible croissance démographique due au vieillissement de sa population et à un déficit migratoire récurrent. Ce manque de dynamisme démographique impacte nécessairement le fonctionnement des équipements et des services et nuit, entre autre, à l'animation et à l'attractivité du territoire.

Malgré cette stagnation de la population, le desserrement des ménages s'est poursuivi entraînant une augmentation du nombre de ménages (+ 1 600 en 10 ans) et, par conséquent, des besoins de logements supplémentaires.

En réaffirmant le positionnement de Lintercom dans le Pays d'Auge et celui de Lisieux comme capitale du Pays d'auge, le SCoT préconise un accroissement de 4,5 % de la population à 2025 nécessitant de produire **2 200 logements, soit 220 logements en moyenne par an.**

Cet objectif de construction permettra, en outre, de contribuer au renouvellement d'un parc de construction plutôt ancienne.

OBJECTIFS

- Contribuer à l'attractivité du territoire et relancer la dynamique démographique
- Promouvoir de nouvelles formes urbaines aptes à répondre aux attentes des ménages en matière de qualité résidentielle
- Améliorer le parc ancien (confort, accessibilité, performance énergétique)
- Favoriser la mixité sociale
- Assurer le renouvellement du parc existant.
- Réduire la vacance en permettant la remise sur le marché d'environ 100 logements.



1.2-RECENTER LA PRODUCTION DU LOGEMENT NEUF DANS LE PÔLE LEXOVIEN ET PRIVILÉGIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN

CONSTATS

Jusqu'à présent, la production du logement neuf dans le territoire s'est caractérisée par la prédominance du logement individuel dont plus de 80 % a été réalisée en secteur diffus péri-urbain.

Au regard des objectifs du Grenelle et du SCoT Sud Pays d'Auge, la production du logement neuf devra privilégier le renouvellement urbain (friches et fonciers sous-utilisés) et prévoir des densités de construction plus importantes afin de limiter l'étalement urbain et la consommation foncière.

- **Accroître les densités moyennes** en réduisant la taille des parcelles en habitat individuel et en produisant des formes d'habitat plus compactes souvent définies par le terme de logements intermédiaires.

(L'habitat intermédiaire se caractérise par : un accès individuel, un espace extérieur privatif au moins égal au quart de la surface du logement et une hauteur maximale de R+3).

OBJECTIFS

- Réaliser au moins **75 % de la production de logements neufs dans le pôle Lexovien**, soit 1 580 logements dont 1 100 logements dans la ville de Lisieux et 480 logements dans les 5 autres communes qui constituent le pôle (la répartition actuelle permet d'atteindre 71%). Il est prévu, dans cet objectif de production, la remise sur le marché d'une partie du parc actuellement vacant : un potentiel d'environ 100 logements pourrait ainsi compléter l'offre nouvelle après travaux de rénovation et de mise aux normes thermiques.
- **Conforter les centres de services de Lintercom** que sont le pôle d'équilibre de Moyaux et les 5 communes qui assurent une fonction de pôle relais pour leur environnement plus rural en y prévoyant un objectif de construction de 340 logements sur 10 ans.
- **Limiter la construction neuve aux espaces de vie dans les communes rurales** du territoire avec un objectif de construction de 315 logements sur 10 ans.

Communes	Nombre de logements*	Densité SCoT (nombre moyen logements/ha)
Pôle Lexovien		
Lisieux	1100	25
Communes du Pôle Lexovien hors Lisieux Beuvillers Saint-Désir Ouilly le Vicomte Glos Saint-Martin de la Lieue	480	15 ou 25
Total**	1 580	
Pôles relais		
Moyaux	100	12
La Boissière/Le Pré d'Auge/La Houblonnière	70	12
Marolles	45	12
Coquainvilliers	45	12
Le Mesnil Guillaume	45	12
Hermival les Vaux	35	12
Total***	340	
Communes rurales		
Courtonne la Meurdrac	35	8
Courtonne les Deux Eglises	35	8
Saint-Martin de Mailloc	35	8
Firfol	30	8
Le Pin	30	8
L'Hôtellerie	30	8
Ouilly du Houley	30	8
Saint-Germain de Livet	30	8
Cordebugle Fauquernon Fumichon Le Mesnil Eudes Le Mesnil Simon Lessard et Le Chêne Les Monceaux Prêreville Rocques Saint-Jean de Livet Saint-Pierre des Ifs	Environ 5 logements par commune, soit 60 logements	8 logements/ha
Total****	315	
TOTAL LINTERCOM	2 235	

* Cet objectif tient compte de la réduction de la vacance estimée et des changements de destination des bâtiments agricoles ayant perdu leur usage

** Chiffre plancher conformément au SCoT (DOG p12 « Au moins »)

*** Chiffre approché conformément au SCoT (DOG p12 « Environ »)

**** Chiffre plafond conformément au SCoT (DOG p12 « au plus »)



1.3- METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE FONCIÈRE PERMETTANT LA RÉALISATION DES OBJECTIFS DE CONSTRUCTION NEUVE ET DE RECENTRAGE DE LA CONSTRUCTION

CONSTATS

L'inflation des prix fonciers et leur poids croissant dans les bilans d'opération ont eu pour effet de renchérir les prix de vente des programmes de logements neufs mis sur le marché par les promoteurs et de les rendre difficilement accessibles à une majorité de ménages dont en particulier les jeunes primo-accédants.

L'objectif du territoire de réaliser une grande partie de la construction de logements neufs en secteur de renouvellement urbain nécessite que soit préalablement définie et mise en place une politique de réserves foncières permettant à la fois de mieux maîtriser les coûts et de mieux anticiper la sortie des opérations de logements.

OBJECTIFS

- Mettre en œuvre une politique d'acquisitions foncières permettant d'atteindre les objectifs de production de logement, notamment en secteurs de renouvellement urbain (friches et fonciers sous-densifiés).
- Permettre la sortie d'opérations à des coûts plus en adéquation avec les capacités financières des ménages du territoire.



VOLET N°1

**ORIENTATION N°2 - RENOUVELER ET AMPLIFIER
LES POLITIQUES D'INTERVENTION SUR LE PARC
EXISTANT**



2.1 REQUALIFIER LE PARC RECONSTRUIT DU CENTRE-VILLE DE LISIEUX

CONSTATS

Le centre-ville de Lisieux représente un parc de près de 2 900 logements, parc ancien et parc reconstruit après-guerre confondus. Ce parc, essentiellement privé (le parc locatif social compte pour moins de 5 % des logements), est à près de 60 % occupé par des locataires mais les propriétaires occupants y sont néanmoins encore bien présents avec un peu plus du tiers des ménages. A noter qu'il existe une forte concentration de personnes âgées en centre-ville confrontées au risque de perte d'autonomie.

Contrairement à une majorité de parcs anciens de centre-ville, celui de Lisieux a la particularité et l'avantage de comporter une diversité et un équilibre en termes de tailles des logements lui permettant d'accueillir et de répondre à la demande d'un large éventail de ménages (44 % de T1/T2, 42 % de T3/T4, 14 % de T5 et plus).

Les professionnels locaux s'accordent pour affirmer que le centre-ville est une localisation recherchée par les ménages, plus particulièrement les personnes âgées dont le nombre a d'ores et déjà fortement augmenté dans le territoire (+ 1150 personnes ; + 38 % entre 1999 et 2009) et devrait s'accroître au cours des prochaines années. En outre, la ville de Lisieux est également sollicitée par des ménages issus des territoires ruraux environnants et qui souhaitent se rapprocher des équipements et des services de la ville-centre.

Malgré ce potentiel de demande, la vacance continue de s'y développer (près de 400 logements vacants en 2011, soit près de 14 % du parc) du fait de l'absence de rénovation et de modernisation de nombreux logements (modes de chauffage, équipements sanitaires,

électrique, ...).

Ce parc pâtit également de l'absence d'équipement en ascenseur (seuls 28 % des logements en sont équipés), les logements des étages élevés ont des difficultés croissantes à trouver preneur. En outre, ce parc de construction maintenant ancienne, présente de graves défauts au plan énergétique ; les charges y sont souvent élevées en raison du principal mode de chauffage utilisé (collectif au fuel).

Le centre-ville a fait l'objet, au cours des années passées, de quatre OPAH successives, la dernière s'est achevée en 2013 sur un bilan mitigé en raison d'un contexte économique moins favorable et d'une redéfinition des priorités d'intervention de l'ANAH.

La revalorisation de ce parc de centre-ville représente un enjeu important pour la ville de Lisieux en particulier, mais aussi pour l'ensemble de Lintercom. Le territoire a affirmé sa volonté de se doter d'un cœur de ville attractif et animé, apte à rayonner au-delà des limites de Lintercom : la qualité de l'habitat existant, sa capacité à attirer de nouvelles populations diversifiées (jeunes, seniors, personnes âgées, ...) devraient y contribuer.

ORIENTATIONS/OBJECTIFS

La reconquête du parc ancien de centre-ville et en particulier celui de la reconstruction, répond à plusieurs objectifs :

- accroître et densifier la population dans le centre-ville, favoriser l'animation et contribuer au dynamisme de l'équipement commercial et des services,

- répondre à la demande de populations diversifiées (jeunes, actifs, seniors, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, locataires du parc social...),
- optimiser l'occupation du parc existant et limiter les besoins en construction neuve en réduisant notamment la vacance,
- améliorer les performances énergétiques du parc et réduire le niveau des charges actuellement prohibitif.

Définition : L'OPAH concerne des quartiers ou zones présentant un bâti dégradé, voire indigne, en milieu rural, péri-urbain, ou urbain, dans tous types de bourgs, de villes ou d'agglomérations, et, souvent confrontés à des phénomènes de vacance de logements, de dévalorisation de l'immobilier, d'insuffisance, quantitative et qualitative, de logements, et, enfin, d'insuffisance des équipements publics et/ou de déclin des commerces.

Sous l'impulsion et le portage politique de la collectivité territoriale compétente, en lien avec l'Etat et l'ANAH, l'objectif de l'OPAH est de remédier à ces situations à travers une dynamique de réhabilitation et de production d'une offre de logements et de services, répondant aux besoins des populations résidentes, tout en préservant la mixité sociale du quartier en cohérence avec les objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH), s'il existe, et du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

L'OPAH de droit commun se caractérise par :

- La mise en place d'un dispositif d'incitations ouvert aux propriétaires privés, visant la réalisation de travaux dans les immeubles d'habitation et les logements
- L'engagement par la collectivité territoriale d'actions d'amélioration du cadre de vie (espaces publics, commerce, équipements urbains etc.).



2.2 ACCOMPAGNER LA RÉNOVATION URBAINE DU QUARTIER DE HAUTEVILLE

CONSTATS

Le quartier de Hauteville doit bénéficier de travaux de requalification qui vont à la fois toucher le parc de logements, les espaces publics mais aussi le tissu urbain (commerce, équipements,...) et les services associés (transports par exemple).

Le volet aménagement du présent document ainsi que le programme d'orientations et d'actions (POA), pièce n°4 du dossier de PLui comprennent d'autres informations



2.3 POURSUIVRE LA REQUALIFICATION DU PARC LOCATIF SOCIAL HORS SECTEUR ANRU

CONSTATS

Le parc social du territoire représente une offre de logements conséquente (près d'un logement sur quatre).

En dehors de l'opération concernant Hauteville les logements du parc locatif social font l'objet de travaux d'amélioration, d'adaptation compte tenu du vieillissement de la population, de l'évolution des normes (en matière de performance énergétique) qu'il convient de poursuivre pour éviter une désaffection des ménages vis-à-vis du parc.

Cette démarche peut également comprendre un volet lié à la vente de logements sociaux.

OBJECTIFS

- Suivre les travaux entrepris et mesurer leurs incidences
- Adapter le parc aux besoins des publics
- Favoriser l'investissement sur le territoire et le renouvellement du parc social
- Contribuer à la vente de logements sociaux.



2.4 RENFORCER LES INTERVENTIONS DANS LE PARC PRIVÉ ANCIEN EN MATIÈRE DE PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE ET D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT

CONSTATS

Le parc de LINTERCOM est de construction relativement ancienne puisque plus des deux tiers des logements (13 155 logements) ont été construits avant 1974, date de la première réglementation thermique. Les logements d'avant 1949 (5 700 logements) comme le parc de la reconstruction présentent fréquemment, outre un mauvais état général, d'importants défauts au plan thermique, synonymes de charges excessives pour leurs occupants.

OBJECTIFS

- Identifier et traiter les situations de précarité énergétique
- Aider au maintien à domicile par l'adaptation des logements.



VOLET N°1

**ORIENTATION N°3 - DÉVELOPPER UNE OFFRE
COMPLÈTE QUI RÉPONDE AUX MÉNAGES DANS
LEUR DIVERSITÉ**



3.1 LES BESOINS DE CONSTRUCTION EN MATIÈRE DE LOGEMENT À VOCATION SOCIALE

CONSTATS

L'habitat individuel en accession à la propriété dans les communes périurbaines et rurales et le logement social en territoire urbain ont constitué ces dernières années les principaux secteurs de production de la construction neuve.

L'objectif du territoire de maintenir sur place les habitants et d'accueillir de nouvelles populations nécessite de satisfaire leurs attentes tout au long de leur parcours résidentiel et, par conséquent, de disposer d'une offre d'habitat suffisamment diversifiée en termes de statuts d'occupation, de types et de tailles de logements, de localisations et surtout de prix en adéquation avec les ressources des ménages.

De même, le parc de logements existant notamment locatif, social et privé, va devoir être requalifié et adapté pour mieux répondre à la demande.

Le SCoT fixe des objectifs en matière de construction de logements à vocation sociale. En plus des logements réalisés par les bailleurs et entreprises sociales pour l'habitat, sont compris dans les logements à vocation sociale, l'ensemble des logements du parc privé faisant office de parc social (logements conventionnés des bailleurs privés, logements ayant bénéficié d'une aide de la collectivité, accession à coût maîtrisé, ..., en location ou en accession à la propriété.

Dans sa mise en œuvre, le PLUi prévoit la construction de logements locatifs sociaux ou conventionnés sociaux dans une fourchette de 150 à 215 logements, y compris la reconstitution de l'offre du NPNRU (selon la programmation retenue dans chaque site) dans 7 périmètres

identifiés. Cette répartition répond aux besoins des ménages au sein des communes disposant d'équipements et de services (cf. tableau « Sites prioritaires pour la reconstitution de l'offre (NPNRU) et la construction de nouveaux logements »).

Cette première liste d'opérations pourra être complétée selon les projets à venir des communes et des bailleurs.

Communes du pôle Lexovien	Parc RP 2011	Parc locatif social existant	Taux logement social/RP	Objectif SCoT 20 % des RP des communes	Nombre théorique de logements à vocation sociale à réaliser pour atteindre 20 %
Lisieux	10 716	4 207	39,2	-	0
Beuvillers	551	55	10,0	110	55
Saint-Désir	618	68	11	124	56
TOTAL PÔLE	11 885	4 330	36,4 %	234	111

Le SCoT préconise de maintenir au moins 25 % de logements locatifs sociaux dans le pôle urbain Lisieux-Beuvillers-Saint Désir- et d'atteindre 20 % de logements à vocation sociale dans le parc de résidences principales de chaque commune.

La première condition est largement atteinte puisqu'à l'échelle de l'ensemble du pôle, le taux de logements sociaux est de 36,2 %. Cependant, pour atteindre 20 % des résidences principales dans chaque commune, il serait nécessaire de réaliser **111 logements à vocation sociale soit environ 11 logements par an sur une décennie.**

Communes pôles relais et couronne périurbaine du pôle urbain	Parc RP 2011	Parc locatif social existant	Taux logement social/RP	Objectif SCoT 15 % des RP des communes	Nombre théorique de logements à vocation sociale à réaliser pour atteindre 15 %
Ouilly le Vicomte	357	39	10,9	53,55	32
Glos	350	6	1,7	52,5	64
Saint-Martin de la Lieue	370	20	5,4	55,5	54
TOTAL COURONNE PERIURBAINE	1077	65	6,04	162	97
Moyaux	578	97	16,7	-	0
La Boissière/Le Pré d'Auge	383	0	-	57	57
Coquainvilliers	326	28	8,6	49	21
Marolles	290	6	2,1	43	37
Le Mesnil Guillaume	227	0	-	34	34
Hermival les Vaux	311	0	-	47	47
TOTAL POLES RELAIS	2 115	131		230	196

et en tout état de cause, ciblée sur les communes du Pôle Lévovien pour la construction neuve hors reconstitution des logements qui seraient potentiellement démolis sur les quartiers de Hauteville.

Le SCoT prévoit, dans les couronnes périurbaines, les pôles relais et les pôles de proximité d'atteindre **15 % de logements à vocation sociale**.

Le besoin de construction serait, pour **les communes pôles relais et pôle de proximité, de 196 logements, soit environ 20 logements par an sur une décennie**.

Le SCoT en précise les modalités d'application : si une commune ne peut obtenir l'agrément des Services de l'Etat pour la création de logements sociaux, les logements locatifs sociaux prescrits pourront être remplacés par des logements en accession à la propriété à vocation sociale lors de l'ouverture à l'urbanisation.

Ces objectifs ne sont pas en accord avec la demande locale en terme de volume et de localisation. Par ailleurs, le territoire se situe en zone C, avec un marché détendu. La production de logements sociaux sera donc largement polarisée par l'opération NPNRU de Hauteville



3. 2 L'ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ POUR LES MÉNAGES PRIMO ACCÉDANTS

Le budget des primo-accédants du territoire se situe au plancher du niveau de prix des biens anciens du marché immobilier soit environ 130 000 €. Pour faciliter leur parcours résidentiel, le recours à un prêt bonifié par la collectivité peut être envisagé.

Le recours à ce type d'abondement passe, dans le logement neuf, par une exigence vis-à-vis des produits logements qui doit traduire un partenariat avec les promoteurs et aménageurs qui investissent sur le territoire et qui portent notamment sur :

- Des formes d'habitat (typologie, densités...),
- Des performances énergétiques,



VOLET N°1

**ORIENTATION N°4 - PRENDRE EN COMPTE
LES BESOINS LIÉS AU VIEILLISSEMENT DE LA
POPULATION DU TERRITOIRE**

CONSTATS

La population de Lintercom a sensiblement vieilli au cours des 10 dernières années. Les retraités ont fortement progressé pour représenter en 2011 près d'un habitant sur trois ; le territoire comptait à cette date, 1 150 personnes de plus de 75 ans supplémentaires par rapport à 1999.

La part de ménages âgés dans la population va continuer d'augmenter dans les années à venir et la grande majorité des personnes âgées va continuer de vivre à domicile, d'où l'enjeu de disposer d'une offre de logements suffisante, adaptée ou adaptable à leurs besoins. Le parc privé comme le parc locatif social sont, au même titre, concernés par le vieillissement de leurs occupants.

L'accroissement de cette population, au degré d'autonomie différent, va entraîner un renforcement et une diversification des besoins, allant du logement ordinaire adapté à la diminution de la mobilité jusqu'à la structure médicalisée de type EHPAD.

Le territoire dispose d'une offre d'hébergement pour personnes âgées en logements foyer dont les capacités (160 logements) couvrent largement les besoins actuels ; ce type d'hébergement qui s'adresse à des personnes valides est désormais moins demandé, les personnes âgées privilégiant le maintien à domicile avec la mise à disposition de services (assistance médicale, portage de repas, ...). L'offre actuelle en hébergement des personnes dépendantes (EHPAD) de 238 chambres répond aux besoins actuels du territoire mais l'augmentation à moyen terme des personnes âgées dépendantes va nécessiter d'accroître les capacités d'accueil.

ORIENTATIONS/OBJECTIFS

- Mettre en œuvre des politiques d'amélioration/adaptation du parc existant aux besoins des personnes âgées, dans le parc locatif public et dans le parc privé, afin de favoriser le maintien à domicile,

- Intégrer une offre nouvelle d'habitat accessible, adapté ou adaptable dans les nouveaux programmes de logements neufs, favorisant la mixité intergénérationnelle notamment en centre-ville ou en centre-bourg à proximité des services.
- Chercher des modes de financement intermédiaires entre le maintien à domicile et les établissements pour personnes dépendantes.



VOLET N°1

ORIENTATION N°5 - PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS DES CATÉGORIES SPÉCIFIQUES DE POPULATION



5. 1-ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

En **matière d'aire permanente d'accueil des Gens du Voyage**, la collectivité a rempli ses obligations vis-à-vis des prescriptions du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du voyage avec la réalisation des 30 places prévues.

L'aire permanente est actuellement saturée du fait de la sédentarisation de certaines familles qui en limite de fait l'accès aux voyageurs, d'où le développement des stationnements illicites.

Des solutions doivent être trouvées, soit dans la production d'habitat adapté sous réserve du souhait des familles d'intégrer ce type d'habitat, soit dans la réalisation de terrains familiaux proposés en location ou à l'acquisition par les familles. La révision du Schéma Départemental prévue en 2017 devrait permettre de redéfinir les besoins.

5.2 HÉBERGEMENT D'URGENCE

En regard des besoins des publics en difficultés, le territoire lexovien apparaît sous-équipé en hébergements d'urgence. Si les besoins des jeunes et des femmes seules avec enfants apparaissent moins problématiques du fait de l'existence d'un FJT et d'un foyer d'accueil pour les femmes (Foyer l'Etape : 32 logements), les difficultés sont particulièrement importantes pour les hommes seuls et les personnes âgées.

Faute de place d'hébergement, les publics sont orientés sur les 3 hôtels qui accueillent des personnes en difficulté au mois (environ 100 personnes seraient hébergées dans ces conditions mais il s'agit d'une solution non pérenne et les loyers sont élevés).

Les 32 places de CHRS sont insuffisantes au vu des listes d'attente et des délais d'accès qui peuvent atteindre plusieurs mois. Il y aurait lieu d'accroître le nombre de places pour répondre aux besoins et en parallèle de développer un parc de petits logements à loyers abordables pour accueillir les sortants de CHRS et permettre la fluidité du dispositif.

De même, il conviendra de réactiver **le projet de maison-relais de 26 places** identifié comme un besoin du territoire dans le cadre du PDALPD.



5.3 LES BESOINS DES ETUDIANTS

Le territoire Lexovien compte des établissements de formation et d'enseignement supérieur. (IUT, IFSI, formations des Lycées) soit environ 600 étudiants. les entretiens menés montrent qu'il s'agit essentiellement de jeunes issus du bassin de vie Lévovien. la faible tension sur le marché locatif leur permet d'accéder au marché du logement sans rencontrer de problématiques significatives en dehors de celles liées à leur bas revenu et qui peut être traitée en partie grâce au parc social disponible sur la commune.



VOLET N°1

ORIENTATION N°6 - CONSEILLER, SUIVRE ET ORIENTER



CONSTATS

La politique de l'habitat comporte des objectifs qui touchent à la fois à des partenariats avec les opérateurs de logements sociaux, des particuliers, des collectivités, ou encore des acteurs institutionnels. Pour conserver et renforcer les liens entre les acteurs, plusieurs pistes sont envisagées :

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Mise en place d'une commission communautaire de l'habitat :

Cette instance réunira les élus de Lintercom pour porter les actions en matière d'habitat. Elle assurera, à l'image d'une commission thématique, la conduite opérationnelle des actions engagées.

La conférence sera le lieu pour accueillir les partenaires des missions habitat (institutionnels, bailleurs, partenaires privés,...) et rendre compte annuellement de l'évolution de la mise en œuvre des actions.

Elle sera chargée de la mise en place du « **Plan partenarial de gestion de la demande et d'information des demandeurs** » de logement social.

Ce plan prévu par l'article L441-2-8 du Code de la Construction et de l'Habitation définit les orientations destinées à assurer la gestion partagée des demandes de logement social et à satisfaire le droit à l'information, en fonction des besoins en logement social et des circonstances locales.

Il exige de mettre en place :

- Un dispositif de gestion partagée de la demande,
- Une information aux demandeurs,
- Un service d'informations et d'accueil des demandeurs,
- Un délai maximal dans lequel tout demandeur qui le souhaite doit être reçu.

Le plan est construit sur un socle partenarial. Le projet de plan est soumis pour avis aux communes membres de l'EPCI. Le projet de plan est transmis au représentant de l'Etat.

La mise en œuvre du plan fait l'objet de conventions signées entre l'EPCI et les organismes bailleurs, l'Etat, les autres réservataires de logements sociaux et, le cas échéant, d'autres personnes morales intéressées.

Une « **conférence intercommunale du logement** » pourra être mise en place sur le territoire. Cette instance partenariale, dont la création est facultative, permet à l'EPCI de d'adopter des orientations avec plusieurs volets :

- Les objectifs en matière d'attributions de logements et de mutations sur le patrimoine locatif social présent ou prévu
- Les modalités de relogement des personnes relevant de l'accord collectif prévu à l'article L. 441-1-1 ou à l'article L. 441-1-2 ou déclarées prioritaires en application de l'article L. 441-2-3 et des personnes relevant des projets de renouvellement urbain
- Les modalités de la coopération entre les bailleurs sociaux et les titulaires de droits de réservation.

Sa création sur le territoire facilitera l'action en matière d'habitat, notamment du fait de la composition de son assemblée : maires de l'EPCI, Préfet, Représentants des bailleurs sociaux présents dans l'EPCI, des représentants du département, des représentants de tout organisme titulaire de droits de réservation, des représentants

locaux des associations de locataires siégeant à la Commission nationale de concertation, des représentants des organismes agréés en application de l'article L. 365-2, des représentants des associations dont l'un des objets est l'insertion ou le logement des personnes défavorisées, des représentants locaux des associations de défense des personnes en situation d'exclusion par le logement mentionnées à l'article 31 de la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions et des représentants des personnes défavorisées, coprésidée par le Préfet et le président de l'EPCI



VOLET N°1

ORIENTATION N°7 - LE FINANCEMENT ET LA MISE EN OEUVRE - CF POA

DEFINITIONS

- ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine.
- NPNRU : Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain.
- Plans Stratégiques de Patrimoine : plan de gestion du patrimoine des bailleurs.
- ANAH : Agence Nationale de l'Habitat.
- OPAH : cf. document.
- PIG : cf. document.
- ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.
- ARHLM; Association Régionale regroupant tous les organismes d'HLM.
- CDC: Caisse des Dépôts et-Consignations.
- Logements à vocation sociale : cf. document.
- PLAI : prêt locatif aidé d'intégration (logements destinés aux plus modestes).
- PLUS : prêt locatif à usage social (financement «classique» du logement social.
- PLS : prêt locatif social (utilisé dans les zones où le marché immobilier est tendu).
- PSLA : prêt social de location-accession (logement social en accession).
- PTZ : Prêt à Taux Zéro. Prêt complémentaire pour les ménages primo-accédants.
- Logements intermédiaires : cf. document.
- Servitudes de mixité sociale : dispositif du code de l'urbanisme (article L123-1-5°4) permettant de fixer des objectifs de constructions de certaines catégories de logements (ici du logement à vocation sociale).
- PASS FONCIER : dispositif d'aide à l'accession qui permettait de dissocier l'acquisition du foncier de celle de la construction.
- EHPAD : Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes.
- PDALPD : Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées.



VOLET N°2

AMÉNAGEMENT

Le paysage est en perpétuel mutation car les modes de vie évoluent, de nouveaux développements voient le jour et les pratiques agricoles changent. Ces dynamiques qui ont leurs propres motivations ne doivent pas faire oublier qu'elles s'inscrivent dans une géographie particulière et un héritage paysager spécifique. Elles dessinent l'avenir du territoire, l'évolution de son fonctionnement et de son attractivité.

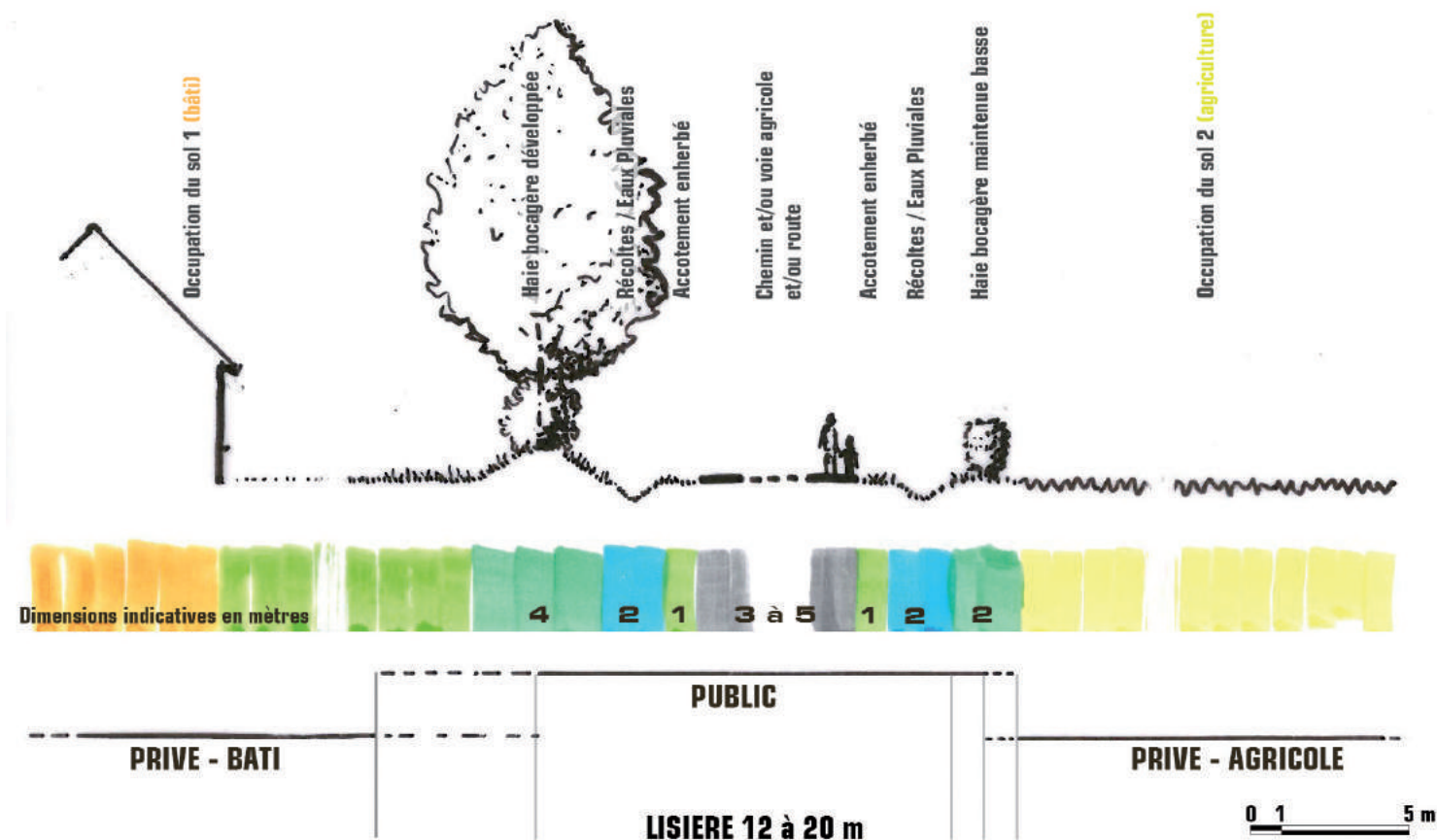
Pour garantir une cohérence paysagère et des cohabitations de qualité, les lisières - espaces de transitions entre deux usages du sol différents - sont capitales. Constituer ou reconstituer des lisières doit être une préoccupation qui accompagne la plupart des opérations d'aménagement (une opération de logements, un nouvel espace d'activité économique, une infrastructure...).

Au-delà de leur importance paysagère, les lisières constituent des espaces de partage accueillant pour garantir différentes fonctions (cheminement, gestion des eaux pluviales, corridors écologiques, abri contre le vent, réservoir de biomasse...). Il convient donc d'appréhender cette thématique qui concerne l'ensemble du territoire avec la plus grande attention.

VOLET N°2

A- AMÉNAGEMENT DES LISIÈRES INDISPENSABLES

STRUCTURER UNE LISIÈRE GÉNÉREUSE MAINTENIR UNE COHÉRENCE PAYSAGÈRE



OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Le secteur de Lintercom, malgré certaines zones de plateaux plus ouverts, est globalement structuré par un maillage bocager forgé par une longue histoire agricole. Ce paysage emblématique qui traduit la capacité des hommes à s'adapter aux spécificités d'un milieu (micro-climat, qualité des sols, gestion des ressources) subit des modifications liées aux évolutions des pratiques agricoles mais également au développement de l'urbanisation et des infrastructures. Ce maillage joue des rôles multiples (abri du vent, préservation de l'érosion, gestion des eaux pluviales, biodiversité) et il offre un cadre paysager remarquable aux communes.

Afin de conserver une cohérence paysagère, image de marque du territoire, et bénéficier des apports des structures bocagères dans la gestion et la valorisation du territoire, il convient de constituer de nouvelles lisières bocagères. Elles permettent de gérer les transitions d'occupation du sol, assurer des zones tampons efficaces notamment entre les activités agricoles et les secteurs urbanisés ou encore organiser des voies de desserte ou compléter un réseau de chemins.

SCHÉMA ET PARTI D'AMÉNAGEMENT

Circulations

La voie fait partie du dispositif. Elle peut selon les cas avoir les usages indépendants ou combinés suivants :

- Voie routière

- Chemin de desserte agricole
- Chemin piétons/vélos
- Allée cavalière
- Accès pour l'entretien

Gestion des eaux pluviales

Le talus et son fossé permettent de gérer les eaux de la parcelle attenante ainsi que celle de la voie. Le talus a un rôle anti-érosif majeur accentué par sa végétalisation. Il ralentit et stocke une partie de l'eau et des terres éventuellement ravlinées.

Paysage

Il est important qu'un espace généreux puisse être laissé autour d'une haie bocagère « développée » car cela permet son épanouissement complet qui permettra d'en attendre tous les rôles positifs du bocage et diminuera la fréquence des entretiens. Cette lisière permet d'inscrire au mieux une opération de logements, un espace d'activité économique ou encore des bâtiments d'élevage dans le paysage. Ce dispositif est aussi ponctuellement efficace pour les paysages de plateau qui manquent de structures paysagères pour assurer des espaces de transition valorisants.

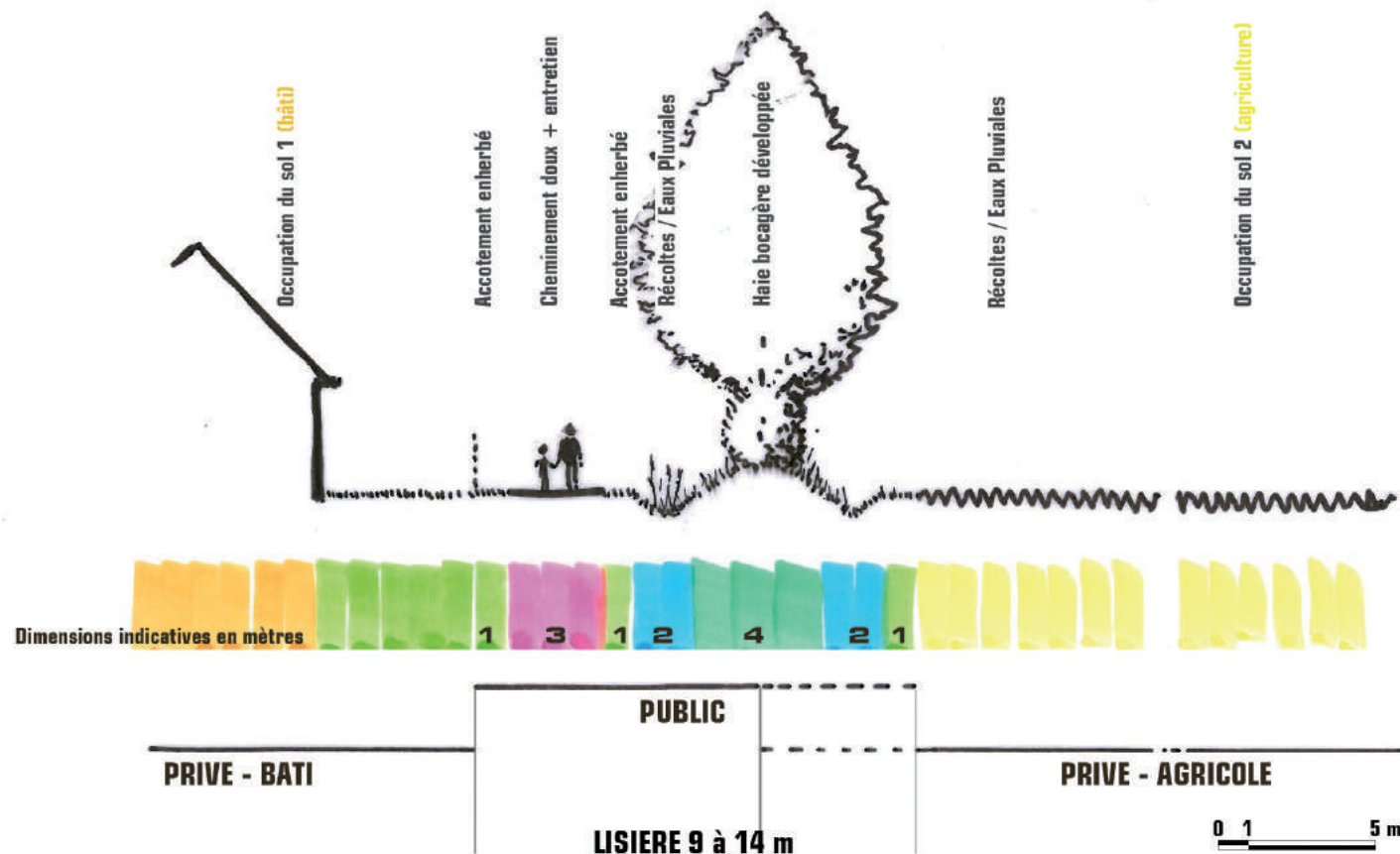
En fonction de l'orientation du chemin, la haie la plus développée gagnera à être située du côté où son ombre portée dominante sera la moins gênante (une prairie, le chemin...).

Une lisière bien dimensionnée permet de garantir la pérennité de ses différentes composantes paysagères et assurer durablement

la qualité du cadre de vie.

Remarque : dans la mise en oeuvre d'un tel dispositif, un équilibre entre déblais (fossés) et remblais (talus) fait partie de la logique d'économie et la cohérence d'un chantier.

STRUCTURER UNE LISIÈRE ÉTROITE FAVORISER DE BONNES TRANSITIONS ET DES COHABITATIONS DE QUALITÉ



OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Le secteur de Lintercom, malgré certaines zones de plateaux plus ouverts, est globalement structuré par un maillage bocager forgé par une longue histoire agricole. Ce paysage emblématique qui traduit la capacité des hommes à s'adapter aux spécificités d'un milieu (micro-climat, qualité des sols, gestion des ressources) subit des modifications liées aux évolutions des pratiques agricoles mais également au développement de l'urbanisation et des infrastructures. Ce maillage joue des rôles multiples (abri du vent, préservation de l'érosion, gestion des eaux pluviales, biodiversité) et il offre un cadre paysager remarquable aux communes.

Afin de conserver une cohérence paysagère, image de marque du territoire, et bénéficier des apports des structures bocagères dans la gestion et la valorisation du territoire, il convient de constituer de nouvelles lisières bocagères. Elles permettent de gérer les transitions d'occupation du sol, assurer des zones tampons efficaces notamment entre les activités agricoles et les secteurs urbanisés ou encore compléter un réseau de chemins.

SCHÉMA ET PARTI D'AMÉNAGEMENT

Circulations

Le chemin fait partie du dispositif. Il peut selon les cas avoir les usages indépendants ou combinés suivants :

- Chemin de desserte agricole
- Chemin piétons/vélos
- Allée cavalière
- Accès pour l'entretien
- Voie apaisée pour l'accès à une parcelle construite

Gestion des eaux pluviales

Le talus et ses fossés permettent de gérer les eaux des parcelles attenantes ainsi que celles du chemin. Le talus a un rôle anti-érosif majeur accentué par sa végétalisation. Il ralentit et stocke une partie de l'eau et des terres éventuellement ravlinées.

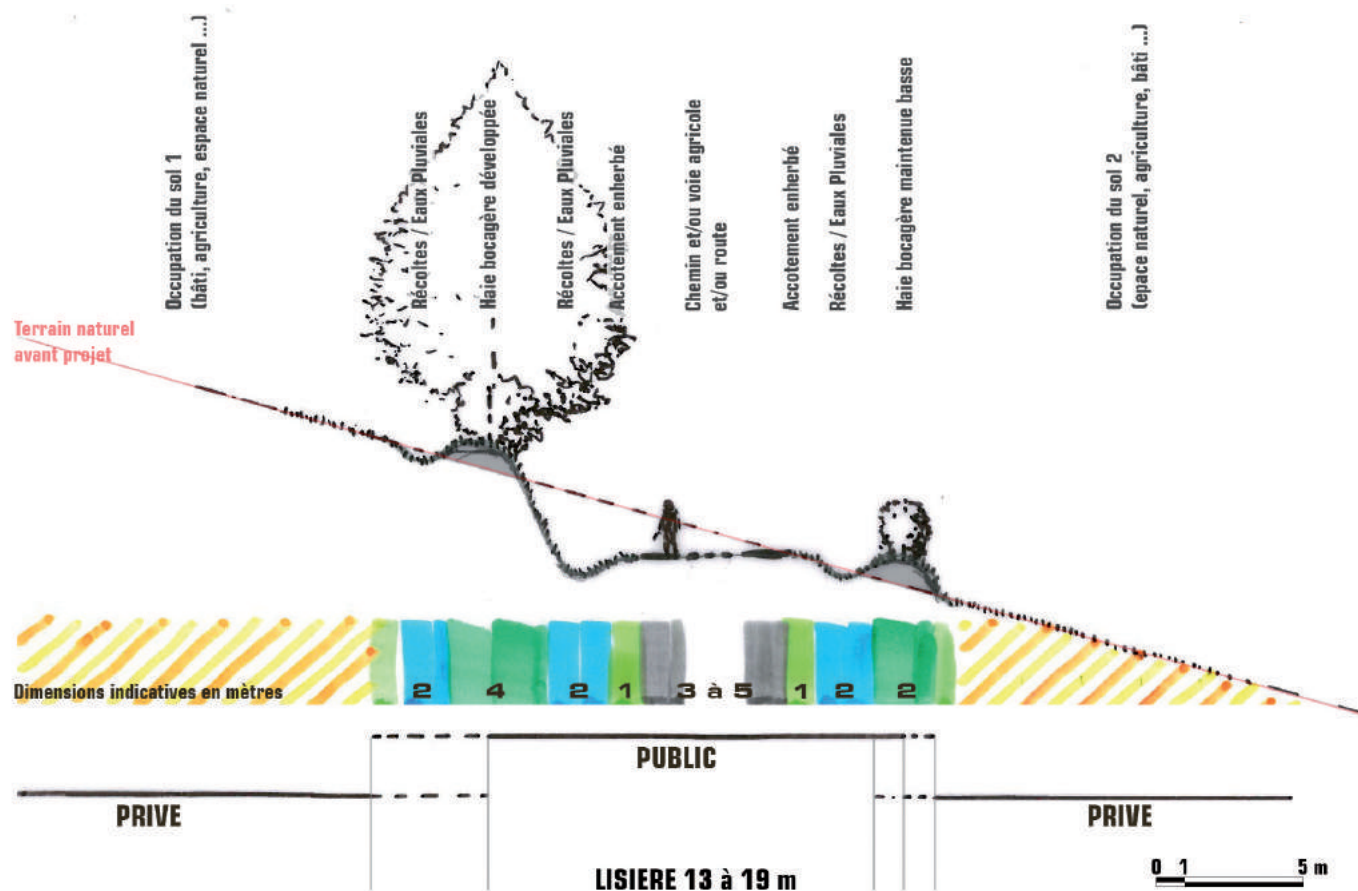
Paysage

Il est important qu'un espace suffisant puisse être laissé autour d'une haie bocagère « développée » car cela permet son épanouissement complet qui permettra d'en attendre tous les rôles positifs du bocage et diminuera la fréquence des entretiens. Cette lisière permet d'inscrire une opération de logements, un espace d'activité économique ou encore des bâtiments d'élevage dans le paysage. Ce dispositif est aussi ponctuellement efficace pour les paysages de plateau qui manquent de structures paysagères pour assurer des espaces de transition valorisants.

Remarque : dans la mise en oeuvre d'un tel dispositif, un équilibre entre déblais (fossés) et remblais (talus) fait partie de la logique d'économie et la cohérence d'un chantier.



STRUCTURER UNE LISIÈRE EN PENTE GÉRER LES TERRAINS EN PENTE ET LES TRANSITIONS PAYSAGÈRES



OBJECTIFS GÉNÉRAUX

À l'exception de quelques plateaux et fonds de vallée, Lintercom est globalement marquée par des vallonnements importants le plus souvent accompagnés par un maillage bocager forgé par une longue histoire agricole. Ce paysage emblématique qui traduit la capacité des hommes à s'adapter aux spécificités d'un milieu (micro-climat, qualité des sols, gestion des ressources) subit des modifications liées aux évolutions des pratiques agricoles mais également au développement de l'urbanisation et des infrastructures. Ce maillage joue des rôles multiples (abri du vent, préservation de l'érosion, gestion des eaux pluviales, biodiversité).

Afin de conserver une cohérence paysagère, image de marque du territoire, limiter les risques liés aux pentes et bénéficier des apports des structures bocagères dans la gestion et la valorisation du territoire, il convient de constituer de nouvelles lisières bocagères. Les haies et talus en position de « contre-pente » limitent fortement l'érosion et la vitesse de l'eau. Elles favorisent des transitions d'occupation du sol, assurent des zones tampons efficaces notamment entre les activités agricoles et les secteurs urbanisés ou encore accompagnent des voies de desserte ou des chemins.

SCHÉMA ET PARTI D'AMÉNAGEMENT

Circulations

La voie fait partie du dispositif. Elle peut selon les cas avoir les

usages indépendants ou combinés suivants :

- Voie routière
- Chemin de desserte agricole
- Chemin piétons/vélos
- Allée cavalière
- Accès pour l'entretien

Gestion des eaux pluviales

Le talus et son fossé permettent de gérer les eaux de la parcelle attenante et/ou celle de la voie. Le talus a un rôle anti-érosif majeur accentué par sa végétalisation. Il ralentit et stocke une partie de l'eau et des terres éventuellement ravlinées.

Paysage

Il est important qu'un espace généreux puisse être laissé autour d'une haie bocagère « développée » car cela permet son épanouissement complet qui permettra d'en attendre tous les rôles positifs du bocage et diminuera la fréquence des entretiens. Cette lisière permet d'inscrire au mieux une opération de logements, un espace d'activité économique ou encore des bâtiments d'élevage dans le paysage.

Une lisière bien dimensionnée permet de garantir la pérennité de ses différentes composantes paysagères et assurer durablement son rôle de protection et la qualité du cadre de vie.

Remarque : dans la mise en oeuvre d'un tel dispositif, un équilibre entre déblais (fossés) et remblais (talus) fait partie de la logique d'économie et la cohérence d'un chantier. La stabilité du dispositif suppose une bonne maîtrise technique.



VOLET N°2

B- AMÉNAGEMENT - HIÉRARCHISER LES VOIRIES

HIÉRARCHISER LES VOIRIES **VOIE PRIMAIRE**

PRÉAMBULE

Les schémas et orientations qui suivent sont proposés pour l'aménagement des parcelles visées par les orientations d'aménagement qui suivent. A ce stade de la conception, elles demeurent un cadre de travail qu'il conviendra d'adapter au projet (dimensions, profil...)

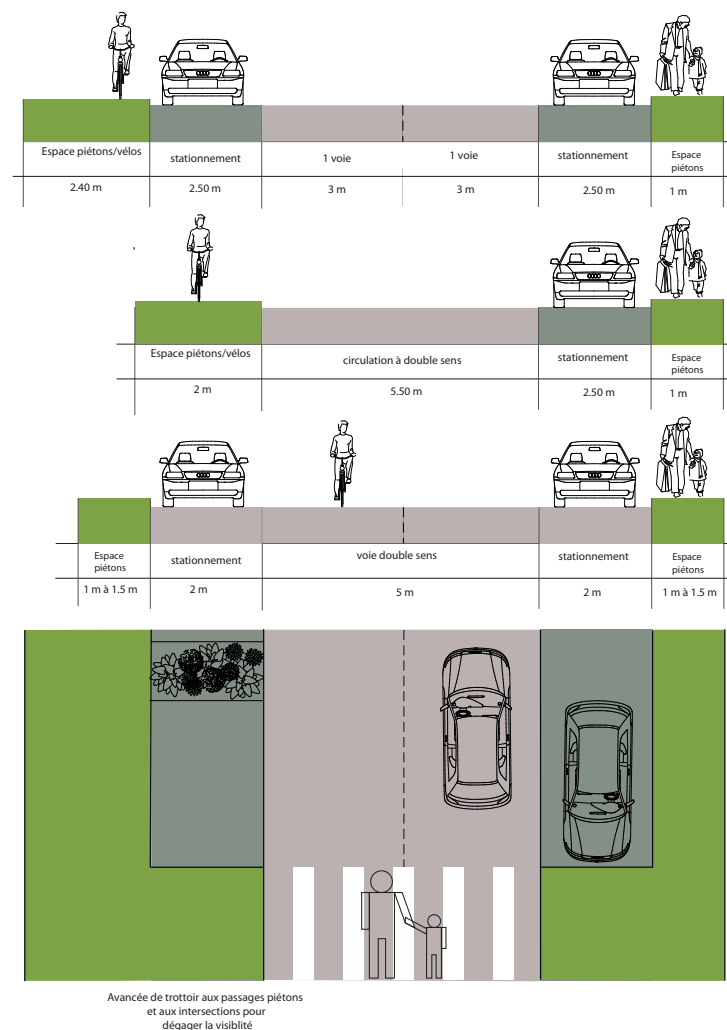
OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ces voiries sont utiles pour dessiner les artères principales des opérations d'aménagement qui comprennent au moins 50 logements.

SCHÉMA

Le dessin proposé ci-contre reprend quelques principes :

- Une voie de circulation à double sens. Pour réduire la dimension de la voie, une seule bande pourra matérialisée l'espace de circulation automobile et le stationnement.
- Un stationnement double bande pouvant être remplacé par une bande unilatérale. Le stationnement peut être continu le long de la chaussée où se limiter à certaines sections. Ces bandes sont jalonnées d'arbres ou de massifs (situés en dehors des zones de traversée piétonne pour favoriser le dégagement visuel). Dans les opérations d'aménagement, une bande de stationnement peut être supprimée ou remplacée par une noue de gestion des eaux pluviales.
- Des espaces de circulations pour les piétons/vélos. Ces bandes sont surélevées par rapport à la chaussée. Sur les axes interquartiers la bande cyclable peut être intégrée à la chaussée.



HIÉRARCHISER LES VOIRIES **VOIE SECONDAIRE**

PRÉAMBULE

Les schémas et orientations qui suivent sont proposés pour l'aménagement des parcelles visées par les orientations d'aménagement qui suivent. A ce stade de la conception, elles demeurent un cadre de travail qu'il conviendra d'adapter au projet (dimensions, profil...)

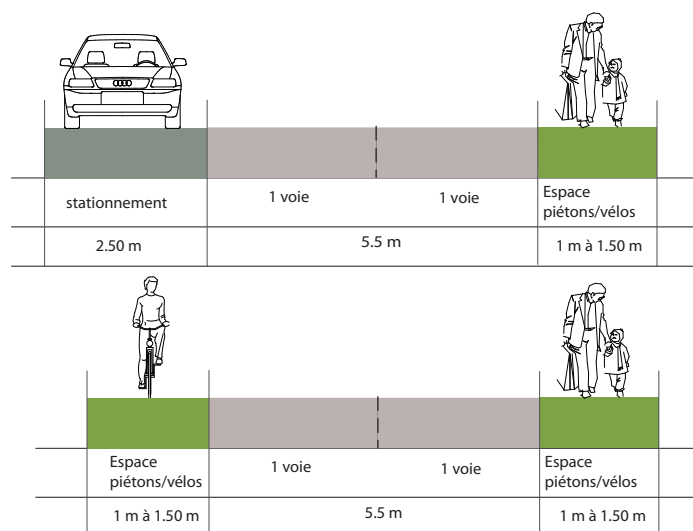
OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce type de voie sera utilisé dans la plupart des opérations d'aménagement. Il peut constituer le profil de l'artère principale et des principaux axes de desserte. Il est également possible d'utiliser ce gabarit sur certaines sections de voie primaire au sein des opérations décrites dans les OAP qui suivent afin de marquer une centralité ou une intersection avec un espace public.

SCHÉMA

Le dessin proposé ci-contre reprend quelques principes :

- Une voie de circulation à double sens de 5,5 m environ.
- Un stationnement unilatéral (continu ou non) ou un espace de circulation bilatéral pour les piétons/vélos. Celui-ci peut être mis au même niveau que la chaussée.



HIÉRARCHISER LES VOIRIES **VOIE TERTIAIRE**

PRÉAMBULE

Les schémas et orientations qui suivent sont proposés pour l'aménagement des parcelles visées par les orientations d'aménagement qui suivent. A ce stade de la conception, elles demeurent un cadre de travail qu'il conviendra d'adapter au projet (dimensions, profil...)

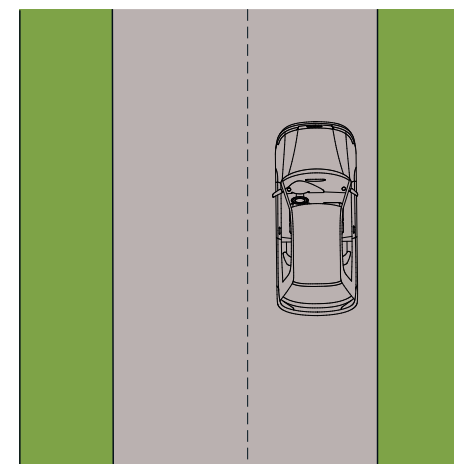
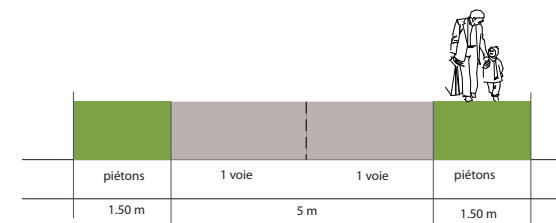
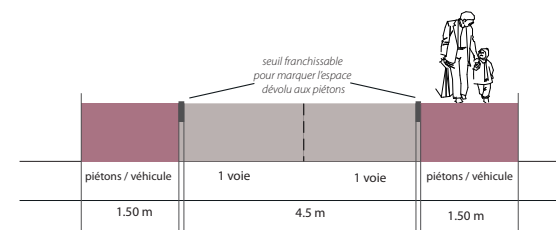
OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ces voies de desserte locale sont celles qui seront utilisées dans le réseau de desserte le plus fin. L'objectif principal est de confondre les différents trafics (piétons/vélo/automobile) Une faible largeur de chaussée demandera un croisement des automobiles à vitesse réduite. Le stationnement est possible mais doit rester exceptionnel.

SCHÉMA

Le dessin proposé ci-contre reprend quelques principes :

- Une voie de circulation à double sens de 4.5 m à 5 m environ. Ce type de voie s'envisage, avec d'autres dimensions, en sens unique.
- Un stationnement unilatéral possible.
- Un espace de circulation bilatéral pour les piétons/vélos. Celui-ci sera mis au même niveau que la chaussée. La faible largeur de la chaussée doit être compensée par la possibilité d'utiliser la partie extérieure de la route afin de faciliter les croisements de véhicules. Il est possible d'utiliser un seul et même matériau pour les différentes parties de la voie.

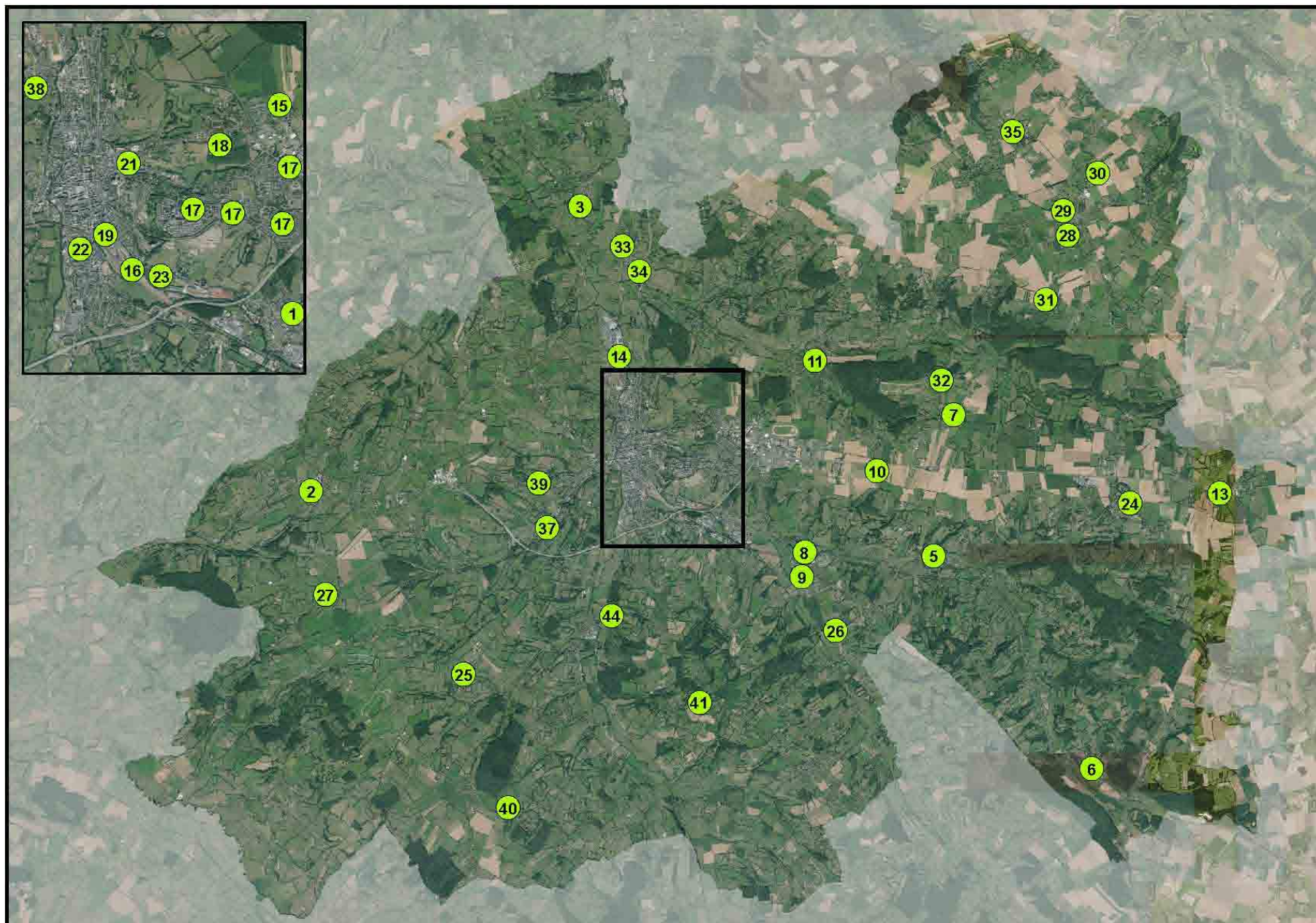




VOLET N°2

C- SECTEURS D'AMÉNAGEMENT

LOCALISATION DES OAP « AMÉNAGEMENT »



SOMMAIRE DES OAP « AMÉNAGEMENT »

1. Le secteur du Beau Site à Beuvillers	59	38. Le secteur de la rue de la Cité Jardin à Saint-Désir Nord	141
2. Le secteur du Centre-bourg à La Boissière	61	39. Le secteur de la route de Caen à Saint-Désir Ouest	143
3. Le secteur Le Pré du Village à Coquainvilliers.....	63	40. Le secteur du Centre-bourg à Saint Germain-de-Livet	145
4. Le secteur des Terrasses à Courtonne-la-Meurdrac	65	41. Le secteur de la Mairie à Saint-Jean-de-Livet.....	147
5. Le secteur des Vallons à Courtonne-la-Meurdrac.....	67	42. Le secteur de l'École à Saint-Martin-de-la-Lieue	149
6. Le secteur de la sablonnière à Courtonne-les-Deux-Églises	69	43. Le secteur des Monettes à Saint-Martin-de-la-Lieue.....	151
7. Le secteur du Centre-bourg à Firfol.....	71	44. Le secteur du Chemin des Sables à Saint-Martin-de-la-Lieue	153
8. Le secteur du Centre-bourg à Glos.....	73	45. Le secteur de la Zone d'Activités à Saint-Désir	155
9. Le secteur du Lavoir à Glos	75		
10. Le secteur les Hauts de Glos à Glos	76		
11. Le secteur du Centre-bourg à Hermival-les-Vaux	81		
12. Le secteur de la Mare au Tour à l'Hôtellerie Nord	83		
13. Le secteur du Champ Carré à l'Hôtellerie Sud	85		
14. Le secteur de la rue de la Vallée à Lisieux - Camping	87		
15. Le secteur des Clos des Bosquets à Lisieux	89		
16. Le secteur Entrée de Ville - Gare à Lisieux.....	91		
17. Le secteur d'Hauteville à Lisieux	93		
18. Le secteur Guillonnet à Lisieux	101		
19. Le secteur Régina à Lisieux	103		
20. Le secteur Pierre de Coubertin à Lisieux	105		
21. Le secteur rue de Paris à Lisieux	107		
22. Le secteur rue Fournet à Lisieux	109		
23. Le secteur de la Route d'Orbec à Lisieux	111		
24. Le secteur de la route du Mont Hérault à Marolles.....	113		
25. Le secteur de la Croix au Mesnil-Eudes	115		
26. Le secteur Nord du Centre-bourg au Mesnil-Guillaume.....	117		
27. Le secteur rue de la Mairie aux Monceaux	119		
28. Le secteur de la Ferronnière à Moyaux	121		
29. Le secteur du site Lebon à Moyaux.....	123		
30. Le secteur de la Vierge à Moyaux	125		
31. Le secteur Le Pouplin à Ouilly-du-Houley	127		
32. Le secteur de La Traginière à Ouilly-du-Houley	129		
33. Le secteur du Centre-ville Nord à Ouilly-le-Vicomte	131		
34. Le secteur du Centre-ville Sud à Ouilly-le-Vicomte.....	133		
35. Le secteur Centre au Pin.....	135		
36. Le secteur de la route d'Assemont à Saint-Désir.....	137		
37. Le secteur de l'ancienne Fromagerie à Saint-Désir Centre.....	139		

**BEUVILLERS / SECTEUR BEAU SITE
INSERTION DU BÂTI DANS LA PENTE
SCHÉMA ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**



BEUVILLERS

1- SECTEUR DU BEAU SITE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les deux secteurs du « Beau Site » se situent en bordure Nord de la frange urbaine de la commune de Beuvillers. Ils s'étendent sur près de 1,5 hectares (secteur Ouest : 1,04 ha et secteur Est : 0,52 ha). L'environnement urbain se caractérise par un tissu résidentiel, de construction récente, majoritairement pavillonnaire.

La prise en compte de l'urbanisation récente permet la création d'une lisière urbaine compatible avec la gestion paysagère des coteaux. Le carrefour entre la RD519 et la RD164b sera aménagé avec un dévoiement de la RD519 pour accroître la visibilité à l'intersection des voies.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

La voirie à réaliser sera conçue de manière à :

- Se greffer sur le tracé de la rue Jean Tedesco en le prolongeant ; cet axe principal sera adossé à un réseau viaire tertiaire qui viendra distribuer la circulation dans l'opération.
- Favoriser les connexions en évitant les raquettes de retournement et les voies en impasse.
- Favoriser les modes doux et limiter les flux de véhicules en réduisant les gabarits des voiries de desserte.

Espaces ouverts & paysage

Maintien, création et renforcement des continuités paysagères à caractère bocager et arboré.

Habitat & Construction

Réalisation d'une opération à vocation résidentielle comprenant de l'habitat individuel, de l'individuel groupé (voire du micro-collectif), venant compléter et structurer la frange urbaine Sud de la commune de Beuvillers. La densité programmée pour ces deux zones est de 15 à 20 logements par hectare minimum.

Pour éviter des remblais et déblais les constructions devront préférentiellement présenter une ligne de faitage ou de façade principale perpendiculaire à la pente.

L'organisation générale des deux zones s'appuiera sur un plan définissant une alternance de bande bâtie et non bâtie suivant le tracé des courbes de niveaux qui traversent le terrain. Le long des différentes voies, les constructions devront observer le même recul.

L'urbanisation de ces terrains nécessitera la mise en oeuvre de mesures compensatoires qui devront être conformes aux dispositions du SDAGE.

Lintercom a engagé une réflexion sur le foncier disponible pour mettre en oeuvre des mesures compensatoires.

LA BOISSIÈRE 2- SECTEUR DU CENTRE-BOURG

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les zones AU s'étendent sur 3,5 ha environ. Ce secteur correspond à un aménagement de cœur de bourg en retrait de la départementale. Le groupe scolaire et la mairie constituent les amorces de cet aménagement. Pour renforcer l'attractivité du centre-bourg, il est proposé de créer un espace de loisirs à l'Ouest le long de la départementale (hors périmètre des zones AU), une place / aire de stationnement et une opération de construction. L'opération sera réalisée en plusieurs tranches. La 1ère tranche devra comprendre les espaces le plus proches de l'école et de la RD613 pour constituer une poche d'urbanisation adossée au centre bourg. (cf. Périmètre immédiat de création de centre bourg).

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Les accès routiers se font à partir du chemin du champ de la Reine. L'objectif principal est de relier l'espace de loisirs, l'école et les constructions afin de permettre une circulation commode et sécurisée.

Espaces ouverts & paysage

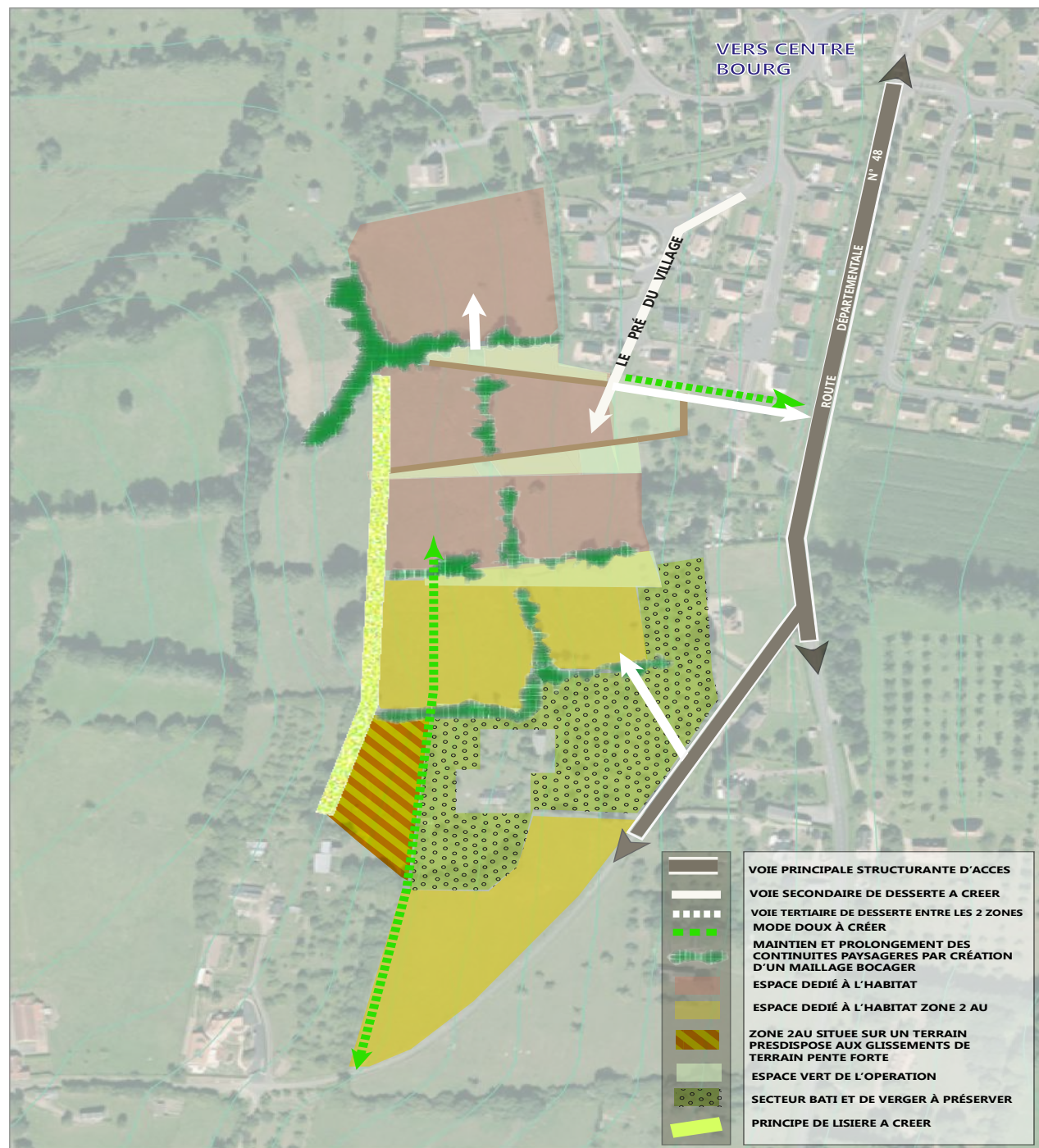
Située en tête de vallon, cette opération doit ménager les vues en direction du Sud-Est de l'opération.

Les haies devront être conservées et prolongées au sein de l'opération.

Habitat & Construction

La densité de l'opération doit être d'environ 12 logements par hectare minimum.

Une augmentation des densités doit être envisagée au plus près du groupe scolaire. Au total, les deux zones AU pourraient accueillir environ 40 logements.





COQUAINVILLIERS

3- SECTEUR LE PRÉ DU VILLAGE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone 1AU s'étend sur un peu moins de 4.5 ha. En extension du bourg cette opération prolonge les récentes extensions du bourg le long du coteau. Elle permet de lier le centre-bourg au cimetière paysager. La 1ère phase de l'opération devra comprendre les espaces les plus au nord de la zone AU.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & stationnement

La zone sera desservie par un prolongement des voies desservant déjà les lotissements immédiatement au Nord. Des accès modes doux sont prévus au sein de l'opération ainsi qu'en direction du cimetière paysager. Les voies internes devront privilégier un gabarit de type tertiaire. Les accès à la zone depuis la RD48 devront être sécurisés.

Espaces ouverts & paysage

Le réseau bocager sera conservé. Les espaces communs sont conçus en ouverture sur la vallée. Ils pourront s'organiser en palier le long du coteau. Les vergers et arbres présents dans la zone sont à conserver et à valoriser. Ils doivent servir à mettre en scène l'opération.

La lisière de l'opération doit être conçue pour fixer une limite franche entre zone naturelle et zone bâtie.

Habitat & Construction

Une partie de la zone 2AU est située en zone de glissement sur une pente forte. Son urbanisation reste possible sous conditions (cf. Règlement littéral).

Compte tenu de la pente et des espaces ouverts non bâtis, la zone AU pourra accueillir environ 50 logements.

L'urbanisation de ces terrains nécessitera la mise en oeuvre de mesures compensatoires qui devront être conformes aux dispositions du SDAGE.

Lintercom a engagé une réflexion sur le foncier disponible pour mettre en oeuvre des mesures compensatoires.





COURTONNE LA MEURDRAC

4- SECTEUR DES « TERRASSES SUR LA COURTONNE »

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone 1AU s'étend sur environ 1,9 ha à l'Ouest du centre-bourg. Les formes urbaines doivent être pour partie de type « centre-bourg » pour marquer le croisement de la RD75 et de la route de la Trabière. Les aménagements permettront également de conserver des vues vers la Courtonne en contre-bas depuis la RD75.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

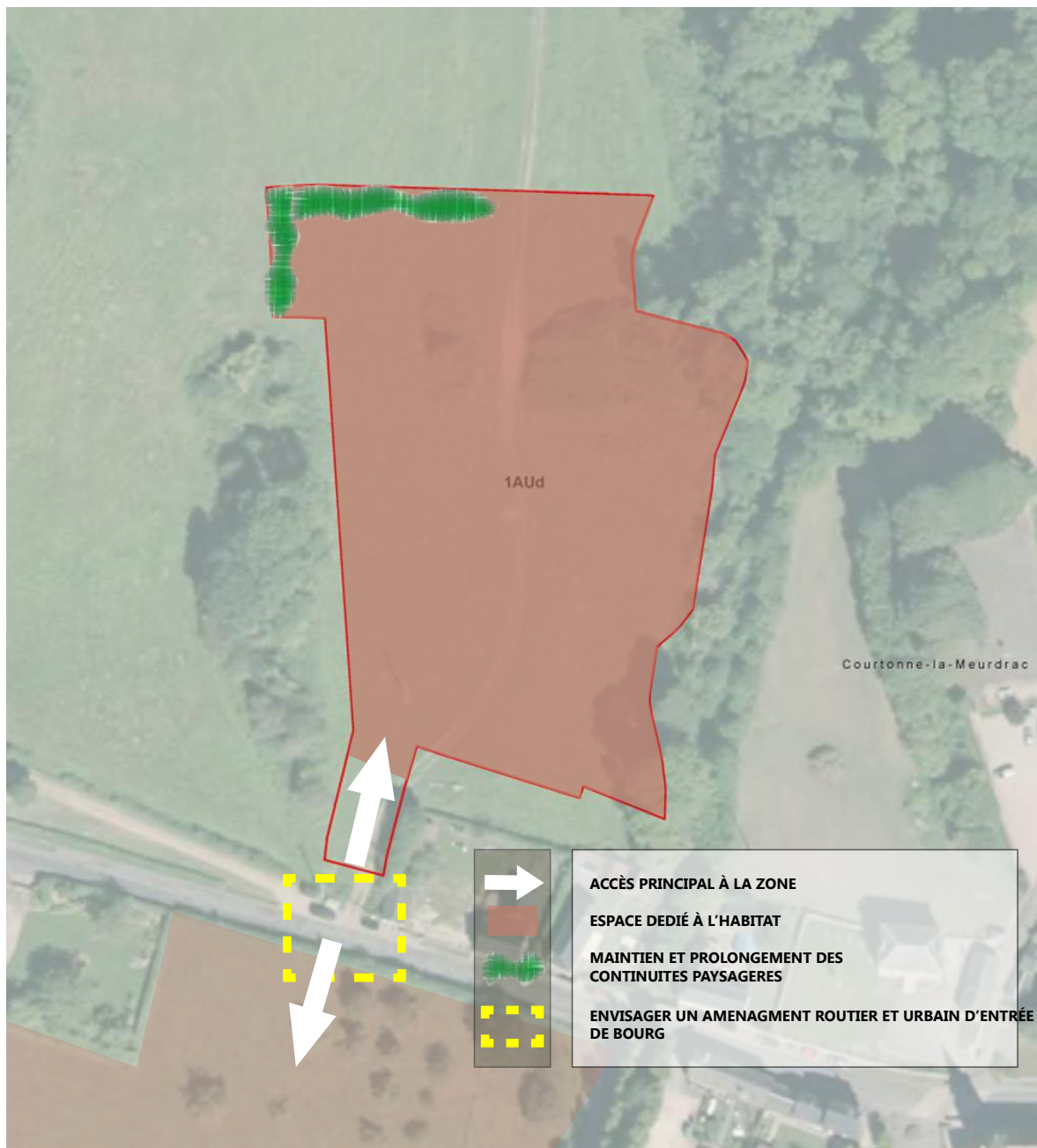
Aucune sortie directe ne pourra se faire sur la RD75. Le bâti sera sur emprise publique pour respecter l'effet rue de Courtonne la Meurdrac.

Un accès commun à partir de la RD75 (au droit de l'angle de la parcelle 477 et 227 - zone probable de développement futur à long terme au nord de la RD75) permettra de desservir l'intérieur du secteur en bouclant sur la route de la Trabière.

Un aménagement d'entrée de bourg pourrait être réalisé en s'appuyant sur les entrées des deux opérations situées de part et d'autre de la RD75.

Habitat & Construction

L'objectif de densité est fixé à 8 logements par hectare minimum. Le long de la RD75, ainsi qu'à l'angle de la route de la Trabière, le recul des constructions devra être limité voir quasi nul. Cela doit permettre de prolonger le paysage du centre-bourg où les constructions sont implantées en bordure de voie mais aussi de conserver des espaces libres exposés au sud.





COURTONNE LA MEURDRAC 5- SECTEUR « LES VALLONS »

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone 1AU s'étend sur environ 1 ha au Nord-Ouest du centre-bourg.

L'objectif d'aménagement de la zone réside dans une conception prenant en compte les pentes importantes du site ainsi que les vues remarquables sur la vallée de la Courtonne.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Pour ne pas multiplier les sorties sur la RD75, l'entrée du site se fera à proximité de l'entrée du secteur Sud (Les Terrasses sur la Courtonne).

Une liaison directe à l'espace de la Mairie ainsi qu'à l'école devra être étudiée et le cas échéant programmée dans l'aménagement d'ensemble pour éviter les traversées sur la RD75.

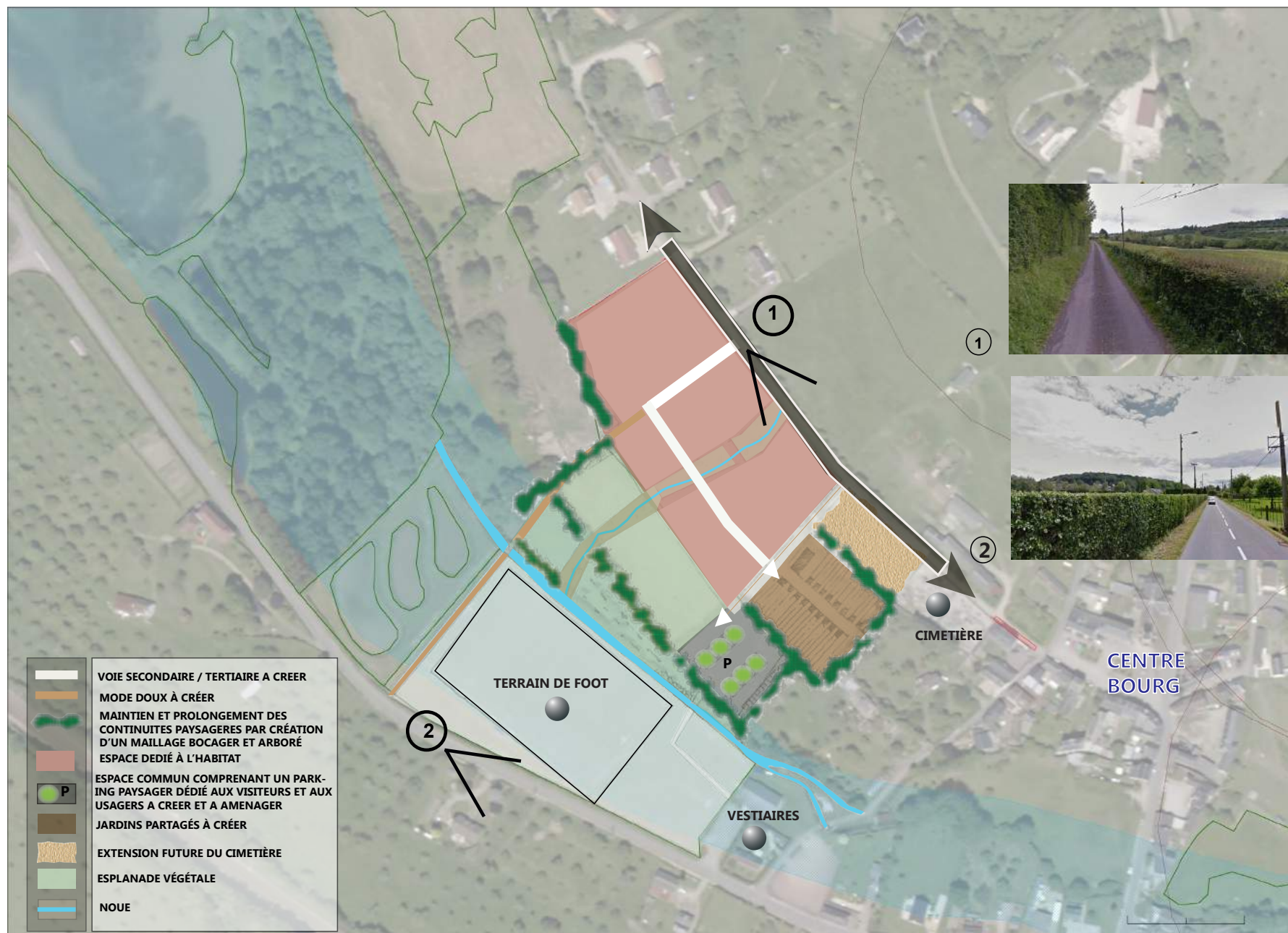
Espaces ouverts & paysage

L'alignement boisé sur la partie Ouest de la zone sera prolongé sur la partie Nord pour atténuer l'impact paysager de l'urbanisation du site.

L'axe de ruissellement Nord-Sud sera support de la structure viaire principale desservant la zone qui pourra être adossé d'une noue recevant les eaux pluviales.

Habitat & Construction

L'objectif de densité est fixé à 8 logements par hectare minimum. La proximité du site avec le centre-bourg amène une conception d'ensemble plus dense.





COURTonne LES DEUX ÉGLISES

6- SECTEUR DE LA SABLONNIÈRE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone 1AU s'étend sur environ 1.8 ha à l'Ouest du centre-bourg. En plus de la construction de logements, il est prévu d'étendre le cimetière, de conserver un espace pour le stockage du matériel communal, de créer un espace de stationnement et de conserver deux espaces non bâtis : un dévolu aux jardins familiaux et un second (esplanade végétale) pour accueillir des manifestations ou servir de parking temporaire lors d'événements.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Des sorties directes sur la voie sont possibles pour les parcelles situées le long de la rue de la Sablonnière.

Deux accès sont prévus. L'accès principal sera réalisé au Sud de l'opération depuis la rue de la Sablonnière jusqu'au parking. Le 2^{ème} accès doit être conçu comme une voie de desserte locale, sans stationnement possible le long de la voie et en limitant son gabarit.

Le revêtement du parking sera réalisé avec un matériau permettant d'absorber les eaux pluviales. Sa composition doit s'inscrire dans le milieu environnant et traduire, sur le plan paysager, la liaison entre un espace urbanisé et les rives de la Courtonne.

Une noue centrale (emplacement indicatif sur le plan) viendra collecter les eaux pluviales.

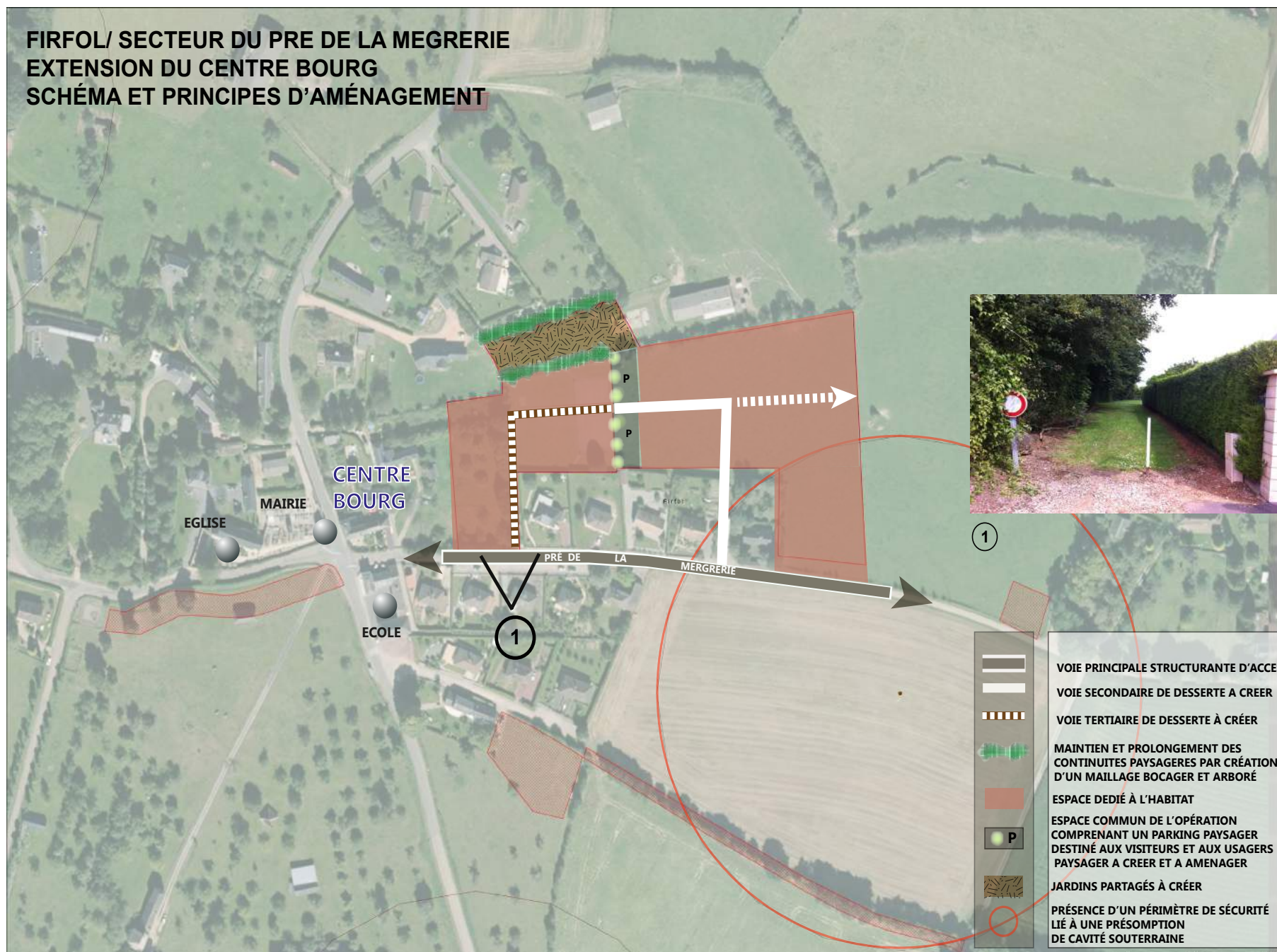
Espaces ouverts & paysage

Les haies présentes seront conservées. La noue centrale sera engazonnée et suffisamment large pour être accessible, elle constitue une liaison à l'intérieur de l'opération.

Habitat & Construction

L'objectif de densité est fixé à 8 logements par hectare minimum. Le long de la rue de la Sablonnière, le recul des constructions devra être limité. Cela doit permettre de prolonger le paysage du centre-bourg où les constructions sont implantées en bordure de voie mais aussi de conserver des espaces libres exposés au Sud-Ouest.

FIRFOL/ SECTEUR DU PRE DE LA MEGRERIE EXTENSION DU CENTRE BOURG SCHÉMA ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT





FIRFOL 7- SECTEUR DU CENTRE-BOURG

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur de 1.7 ha représente l'unique zone de développement de la commune et concentre la quasi-totalité de ses efforts de construction.
De plus, le périmètre du secteur s'appuie sur la trame bocagère existante.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Inséré dans le tissu urbain existant, le secteur se connecte directement à l'école primaire de Firfol par des accès sécurisés. Les liaisons douces à l'Ouest de la zone sont privilégiées afin d'apaiser les circulations motorisées internes, notamment autour de l'îlot vert.

Un bouclage peut s'opérer en se servant du délaissé existant (accès à la parcelle 294).

Le stationnement déjà existant sur la route de Nolant (environ 15 places) servira de complément au stationnement interne groupé de la zone.

Les accès et voiries anticipent les développements futurs à l'Est.

Espaces ouverts & paysage

Le périmètre du secteur s'appuie sur la trame bocagère existante.

Le bâti se positionnera autour d'un îlot central récréatif (ancien tennis).

Le clos (au Nord) s'appuiera sur les haies existantes pour recevoir des jardins partagés.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 12 logements par hectare minimum.

Les 2 îlots à l'Ouest : logements collectifs adaptés pour seniors et jeunes couples.

Le secteur à l'Est : logements individuels.





GLOS

8- SECTEUR DU CENTRE-BOURG

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone 1AU s'étend sur environ 1.5 ha au Nord du centre-bourg. Un accès à la zone est possible sur la RD75. L'opération sera complètement enserrée entre le tissu bâti existant et la départementale au Nord. Un cheminement piéton sera prévu en direction de la RD519

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

La voie d'accès à la zone devra être bordée d'un trottoir. Une zone non bâtie, classée en zone urbaine, s'étend au Sud de la zone. Il est donc possible d'envisager une densification de ce secteur à terme. Afin de préserver certaines opportunités, un accès de principe sera conservé.

Espaces ouverts & paysage

Les haies présentes seront conservées. Sur la moitié Nord du terrain, la surface plane laisse place à une pente, moins favorable à la construction mais laissant entrevoir le clocher de l'église. Cette perspective sera à ménager dans l'opération.

Habitat & Construction

L'objectif de densité est fixé à 15 logements par hectare minimum.





GLOS 9- SECTEUR DU LAVOIR

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette zone à urbaniser, (6.5 ha) constitue une pièce majeure pour le centre-bourg de Glos. Sa taille et sa localisation doivent permettre de renforcer significativement le parc de logements, notamment dans sa diversité en matière de formes urbaines. Plusieurs tranches d'aménagement sont attendues. Ce phasage devra être réalisé du nord vers le sud de la zone.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Compte tenu de la taille de l'opération projetée, il est primordial de créer un réseau de circulation qui comprend les trois gabarits de voie suivants : primaire, secondaire et de desserte :

- Pour les voies primaires, la chaussée à double sens peut être complétée par une bande de stationnement latéral. La circulation piétonne s'effectuera sur une contre allée ou sur un trottoir,
- La voirie secondaire devra adopter un gabarit moindre. Le croisement des véhicules peut se faire à vitesse réduite en optant pour une réduction de la largeur sur certaines sections à 5 m. Le stationnement s'effectue préférentiellement sur un seul côté de la voie. La circulation piétonne s'effectue sur un ou deux côtés de la voie,
- La voirie de desserte : elle constitue le réseau le plus fin d'accès aux parcelles. Leur largeur ne dépasse pas 4.5 m. Le stationnement sur voie n'est pas autorisé. La circulation

piétonne est confondue avec la chaussée, soit par la création d'un plateau mixte (véhicule/piéton) soit par un marquage sur la chaussée (changement de revêtement sur quelques mètres) à l'entrée et à la sortie des voies.

Les accès aux terrains de sports et à l'école sont à prévoir dans la construction du réseau piéton de la zone.

Espaces ouverts & paysage

Au Nord un secteur d'enjeu majeur pour la commune. On trouve à cet endroit les principaux éléments qualitatifs du paysage urbain et naturel augeron. Un premier tableau constitué de l'église, d'une allée ceinturée de murs en pierres et d'un verger apparaissent à l'entrée de l'opération. À une échelle plus large on distingue clairement le fond de vallée de l'Orbiquet, le coteau et sa couronne boisée et les ondulations du plateau. L'entrée Nord constitue une pièce centrale dans la composition du centre-bourg. Cette relation visuelle sera conservée avec mise en valeur, notamment des matériaux de revêtement de sol à l'entrée de l'opération, permettant de créer une unité propre à cette pièce paysagère de l'opération.

Les haies seront conservées. Elles seront percées uniquement pour permettre le passage des voies.

Habitat & Construction

Au Nord de l'opération, les formes urbaines devront être appréciées à la lumière des enjeux de construction d'un cœur de bourg. Une plus forte densité est attendue avec des bâtis en ordre

continu ou semi-continu et des hauteurs proches de celles d'un cœur de bourg (R+1+C / R+2).

Cette opération doit contribuer à diversifier le parc de logements :

- En favorisant des formes urbaines intermédiaires (individuel groupé, petit collectif) permettant l'accession à la propriété sur un modèle alternatif à la maison individuelle,
- En assurant une part de logements à vocation sociale au sein de l'opération notamment en accession à la propriété ou par une accession à coût maîtrisé.

La densité de l'opération doit être d'environ 15 logements par hectare minimum.

Les marges de recul à adopter pour les constructions doivent être relatives à la largeur des voies qui bordent les parcelles. Le long des voies primaires un recul plus important est préférable, à l'inverse, le long des voies de desserte le recul des constructions sera minimisé.

Au Sud de l'opération une marge de recul sera utilisée pour mettre en valeur le socle de l'opération (terrain surélevé avec un talus).

GLOS

10- SECTEUR LES HAUTS DE GLOS

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone dite « des Hauts de Glos » est une zone d'activités communautaire prévue par la DTA de l'Estuaire de la Seine. L'aménagement de la ZAC de 64 ha a été confié à la SHEMA. Dans le cadre de la procédure d'aménagement, un plan de composition a été adopté.

L'aménagement de la zone d'activités s'organise autour de quelques grands principes qui en constituent la base :

- Paysagement d'une bande verte le long de la D 613 participant à l'effet de vitrine de la zone d'activités
- Création d'un boulevard desservant l'intérieur de la zone et constituant sa « colonne vertébrale »,
- Espaces verts ayant pour fonction d'aérer la zone,
- Travail sur la morphologie.

STRUCTURATION URBAINE

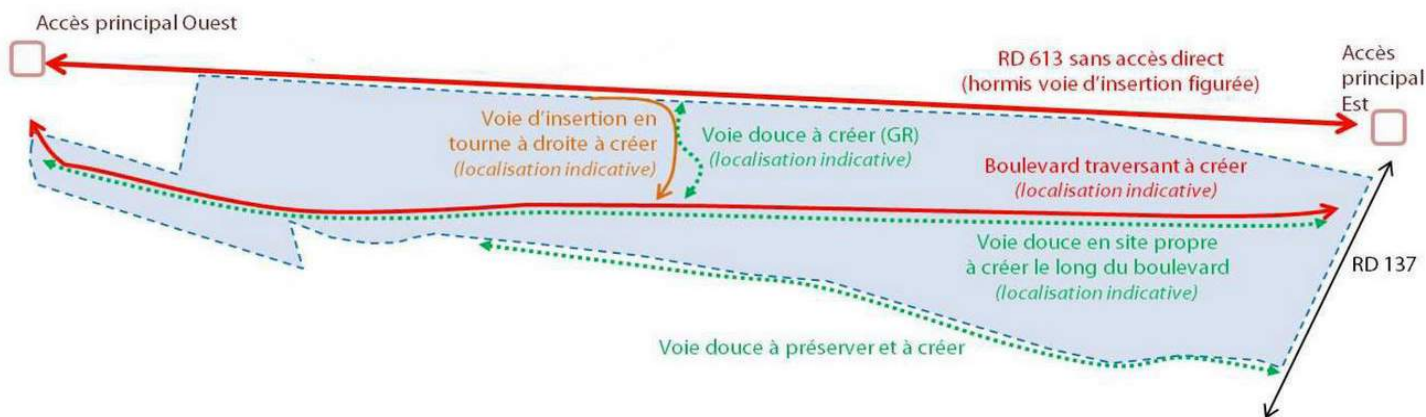
Circulations & Stationnement

Circulations et stationnement

- Aucun accès direct à la zone ne pourra être créé depuis la RD 613, à l'exception d'une voie d'insertion en partie centrale, en tourne à droite uniquement.
- Un boulevard desservira l'intérieur de la zone, tel qu'illustré ci-dessous.
- L'accès aux terrains depuis le boulevard principal ne pourra se réaliser qu'à partir d'entrées et sorties aménagées et sécurisées.
- Les aires de stationnement mutualisées seront recherchées.

Circulations douces (cf. schéma ci-après)

- Le boulevard sera doublé d'une allée séparée permettant les déplacements doux.
- Le chemin rural constituant la limite sud de la zone sera aménagé en sentier piétonnier.
- Une voie douce (chemin de grande randonnée « GR ») sera aménagée, entre la RD 613 et le boulevard à créer, en partie centrale de la zone.



Espaces ouverts & paysage

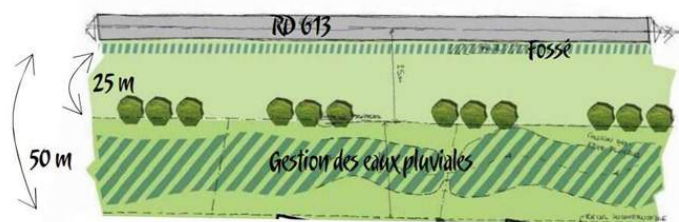
Espaces ouverts et paysage

Paysagement d'une bande verte le long de la D 613 participant à l'effet de vitrine de la zone d'activités

Ce secteur a pour vocation :

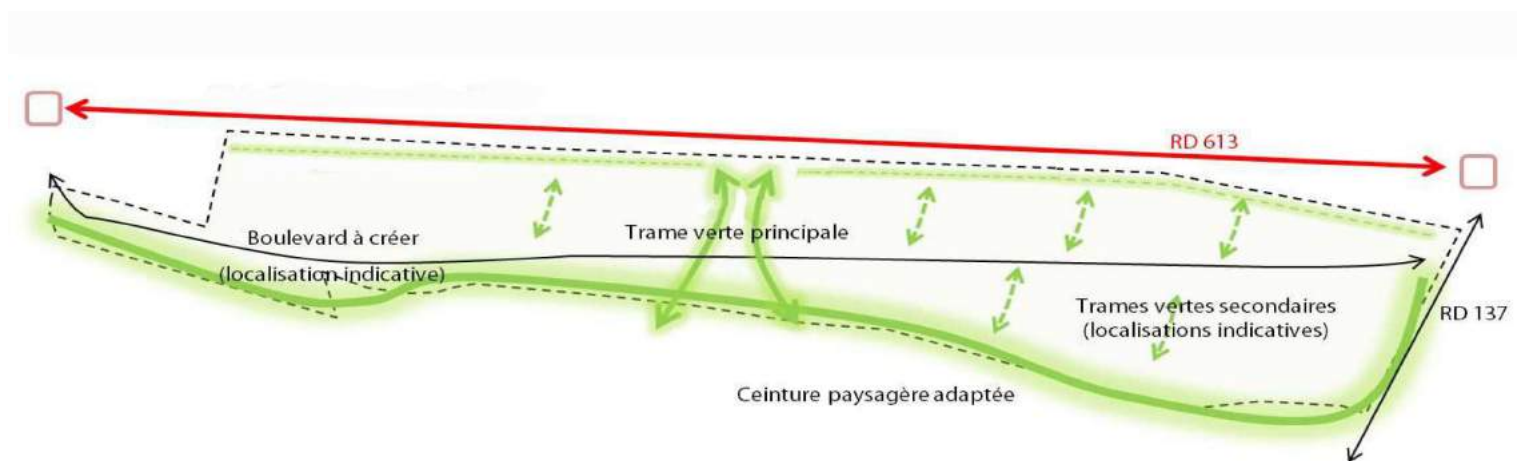
- De créer une pelouse ouverte sur une bande de 25m le long de la voie. Il s'agit d'une réserve foncière en vue d'un éventuel passage en 2x2 voies de la RD613.
- De pouvoir accueillir les dispositifs de régulation et de traitement des eaux pluviales : ceux-ci pourront prendre la forme de prairies inondables. L'aménagement intégrera les intentions du schéma ci-dessous (illustration indicative des possibles).

Aucune clôture ne pourra être implantée à l'intérieur de cette bande verte de 50m.



Espaces verts ayant pour fonction d'aérer la zone

- Outre la création d'un corridor vert principal, la zone d'activité doit comporter des espaces qui permettent de l'aérer (trames vertes secondaires), tel que qu'illustré de façon indicative dans le schéma ci-après. L'ensemble des trames vertes seront d'orientation similaire (Nord-Sud). Elles accueilleront des noues bocagères.
- Une cohérence dans le traitement des espaces verts privatifs et ouverts au public sera recherchée, notamment dans le choix des essences et des parcours permettant la libre circulation de la faune, des visiteurs et des agents pour l'entretien.
- La grande fange Sud de la zone sera accompagnée d'une ceinture paysagère adaptée à une transition adoucie entre les activités et les espaces ruraux environnants.
- En complément de sa vocation de trame verte, ouverte au public et intégrant une voie d'insertion, le secteur central pourra accueillir :
 - Des constructions diverses nécessaires au fonctionnement et à l'animation de la zone et de ses abords (restaurant, crèche, point d'accueil...),
 - Des aménagements paysagers à traitement végétal et minéral,
 - Du mobilier urbain en rapport avec le caractère de la zone, ainsi que des kiosques panneaux d'information...,
 - Des ouvrages d'infrastructure indispensables au fonctionnement et à l'exploitation des réseaux,
 - Des ouvrages d'infrastructure indispensables aux technologies exercées dans la zone et son environnement, ainsi que le boulevard, la voie d'insertion depuis la RD 613 et le chemin de randonnée (GR).



Cohabitation des formes et fonctions urbaines

Toute nouvelle implantation sera réfléchiée en termes de cohabitation de fonction, de sécurité, d'image ou de trafic généré. Sauf impossibilité technique, en cas de gabarits sensiblement différents entre deux projets architecturaux ayant une proximité immédiate, des solutions paysagères ou architecturales veilleront à assurer une transition adoucie.

Gestion de l'eau

L'organisation de la zone d'activités devra respecter les principes de gestion de l'eau suivants :

- Le corridor vert principal accueillera des noues bocagères, bassins ou prairies d'infiltration,
- La ceinture paysagère de la grande frange Sud et les abords de la RD 613 accueilleront des fonctions similaires,
- Le boulevard traversant la zone sera aussi bordé de dispositifs de gestion des eaux pluviales,
- Le dimensionnement des ouvrages ou aménagements sera adapté aux volumes à traiter.

Construction

- Les constructions devront observer un recul minimum de 50 mètres par rapport à l'axe de la RD.613.





HERMIVAL LES VAUX

11- SECTEUR DU CENTRE-BOURG

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone 1AU s'étend sur 2.6 ha. Elle correspond à une urbanisation en centre-bourg, au cœur d'un tissu bâti disséminé autour de la RD510 et de la route du bourg.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Les accès routiers se feront sur la route du bourg, l'accès à la route des Anglements depuis Lisieux n'est pas autorisée. Les accès ne sont pas autorisés sur la RD510.

Un axe piéton traversant viendra relier le chemin du hameau de Beauvils à celui des Anglements. Les circulations douces doivent être organisées en site propre ou en bordure de chaussée. Elles s'organiseront pour accéder au centre-bourg dans les meilleures conditions de sécurité.

Espaces ouverts & paysage

Le village d'Hermival les Vaux est principalement bâti sur son fond de vallée et sur son coteau exposé Sud. L'aménagement de la zone 1AU sur ce versant Nord doit être réalisé en tenant compte de l'impact visuel d'une urbanisation nouvelle sur l'ensemble du bâti actuel.

L'aménagement doit être l'occasion de (re)constituer une trame paysagère continue au sein du bourg avec :

- Une continuité Sud-Est / Nord-Ouest appuyée sur les courbes de niveau avec pour effet de gérer une partie des ruissellements d'eau pluviale.
- D'implanter à l'angle de la RD510 et du chemin du bourg une couronne boisée

qui prolonge le massif existant au Nord-Ouest de la voie. Par ailleurs, il viendra créer un saut visuel en direction du versant opposé. Sa réalisation devra être compatible avec la visibilité attendue sur cet axe pour la sécurité des automobilistes et usagers.

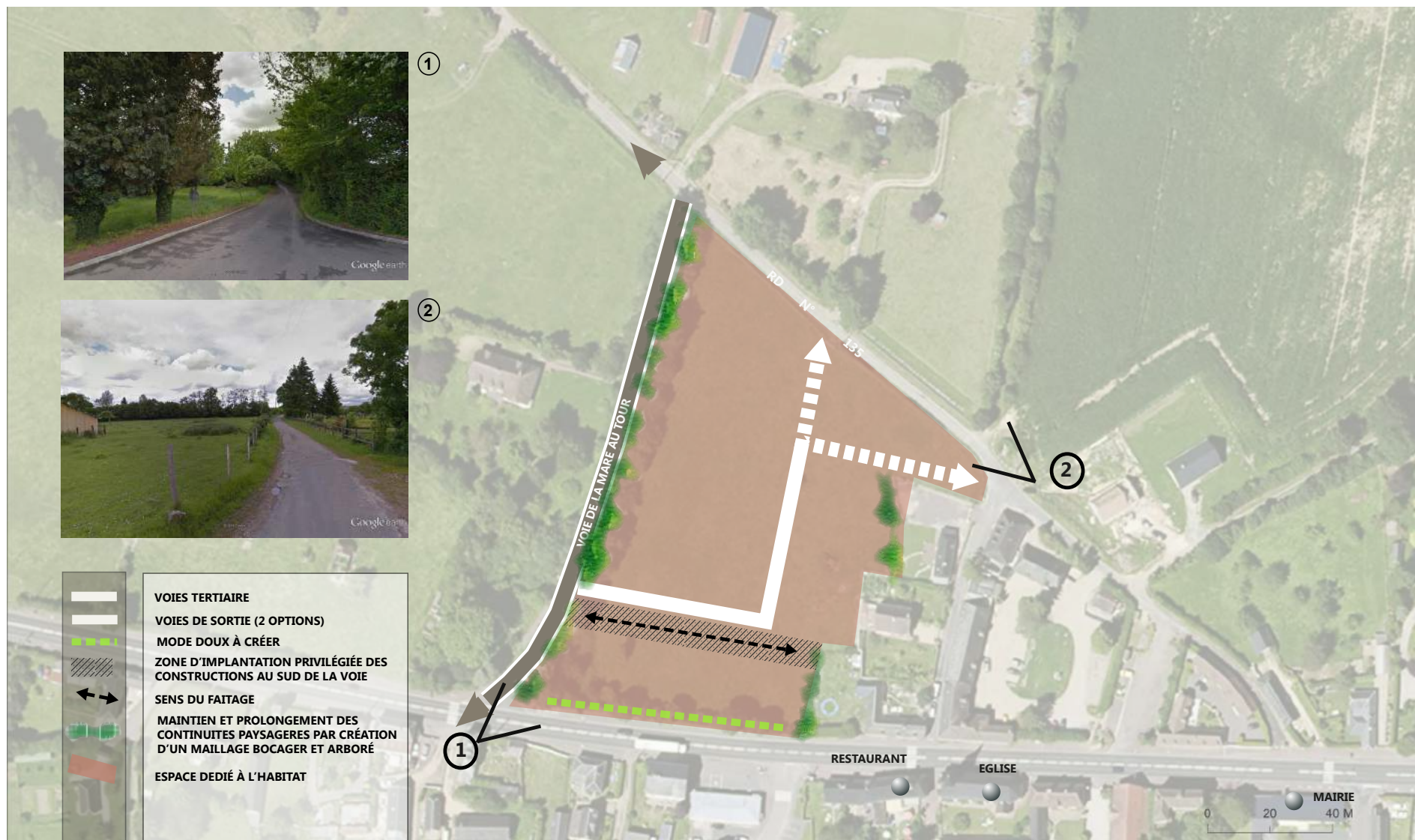
Habitat & Construction

Pour éviter des remblais et déblais, les constructions devront préférentiellement présenter une ligne de faîtage ou de façade principale perpendiculaire à la pente.

Une augmentation des densités doit être envisagée au plus près du cœur de bourg. La densité prévue est de 12 logements par ha. Cependant, en considérant la partie non mobilisable (zone de recul) et le caractère humide d'une partie de la zone qui devra conduire à limiter l'imperméabilisation du sol, la zone 1AU pourra accueillir environ 30 logements.

L'urbanisation de ces terrains nécessitera la mise en oeuvre de mesures compensatoires qui devront être conformes aux dispositions du SDAGE.

L'intercom a engagé une réflexion sur le foncier disponible pour mettre en oeuvre des mesures compensatoires.





L'HOTELLERIE NORD 12- SECTEUR DE LA MARE AU TOUR

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone de la Mare au Tour est une parcelle (1.3 ha environ) située dans le centre-bourg. Elle constitue une forme de densification du tissu bâti à cet endroit.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Compte tenu de la taille de la zone les voiries internes devront être qualifiées comme des voies de desserte. Leur largeur ne dépasse pas 5 m environ. Le stationnement sur voie n'est pas souhaitable. La circulation piétonne est confondue avec la chaussée, soit par la création d'un plateau mixte (véhicule/piéton) soit par un marquage sur la chaussée (changement de revêtement sur quelques mètres).

Une sortie est prévue en direction de la voie de la Mare au Tour à l'Ouest. Son gabarit est réduit mais l'opération ne devrait pas comporter plus de 10/12 logements et donc un trafic très limité.

Deux sorties sont prévues au nord sur la route d'Ouilly. Cette option sera à précisée lors de la réalisation de l'opération.

Espaces ouverts & paysage

Le secteur est ceinturé de haies qui seront conservées, hormis sur les sections percées pour accéder à la zone notamment sur la voie de la Mare au Tour à l'Ouest. La création de nouvelles haies à l'intérieur de l'opération doit permettre de prolonger le caractère bocager du village.

Au Sud de l'opération, la haie sera constituée ou redessinée avec les végétaux actuels pour maintenir une perméabilité avec la rive Sud du village et réduire la caractère routier de la sortie du village.

Habitat & Construction

La densité de l'opération doit être de 8/10 logements par hectare environ. Au Sud de l'opération une bande de constructibilité vient préciser la localisation privilégiée des constructions les plus proches de la RD613. Cette bande doit permettre une continuité du bâti au sein du bourg (le recul est équivalent à celui que l'on observe sur la même rive de la voie en sortie est du bourg). Le sens du faitage des constructions est également précisé.





L'HOTELLERIE SUD 13- SECTEUR DU CHAMP CARRÉ

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone du centre-bourg se découpe en deux parties distinctes qui doivent représenter deux phases de l'opération. A l'Ouest une zone de 1,8 ha, à l'Est une zone de 1,1 ha.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

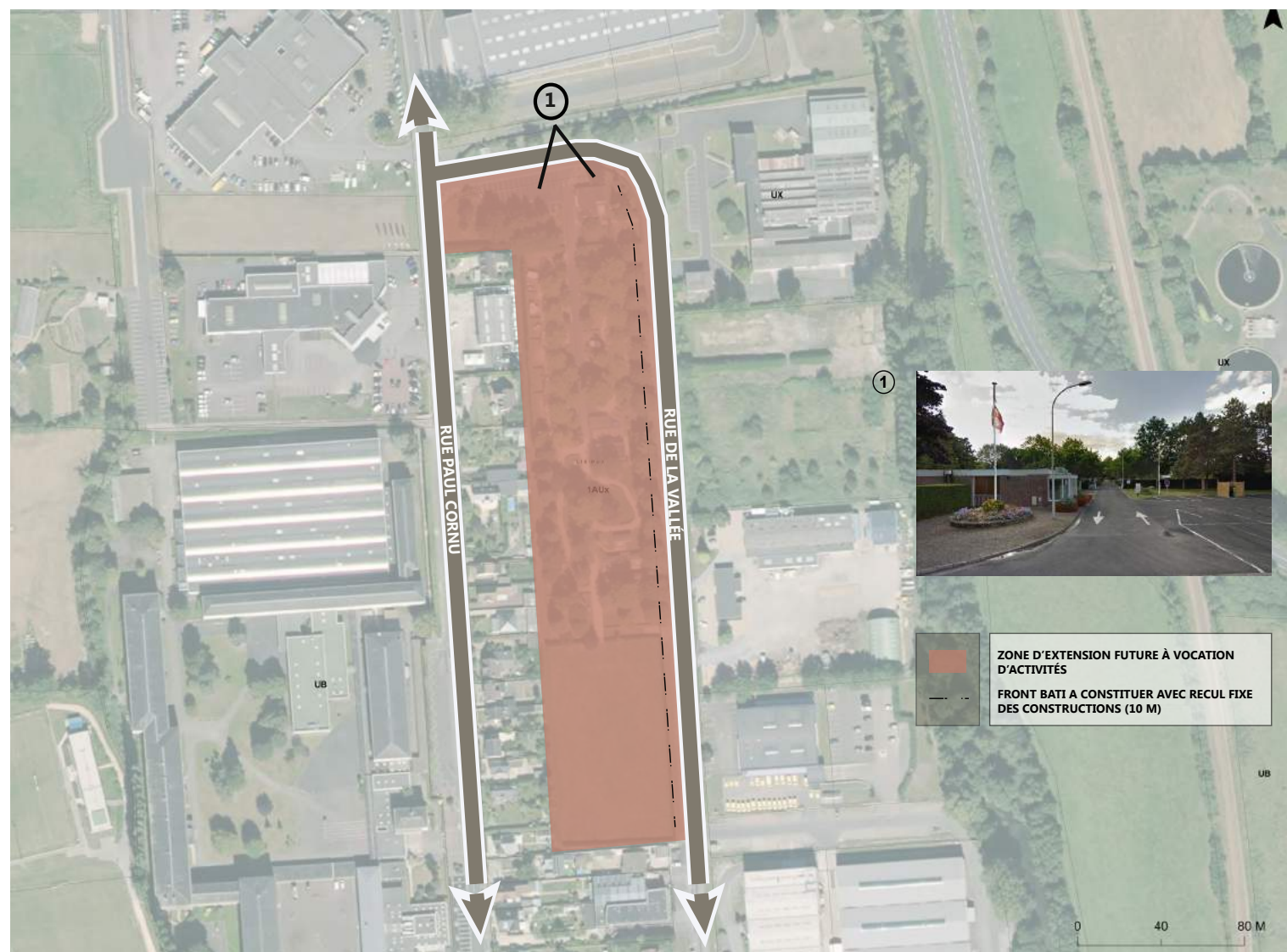
Un carrefour avec un parking est prévu à l'entrée de la zone. Il peut utilement servir à l'opération et au cimetière communal situé au Sud. Compte tenu de la taille de la zone les voiries internes devront être qualifiées comme des voies de desserte. Leur largeur ne dépasse pas 5 m environ. Le stationnement sur voie n'est pas souhaitable. La circulation piétonne est confondue avec la chaussée, soit par la création d'un plateau mixte (véhicule/piéton) soit par un marquage sur la chaussée (changement de revêtement sur quelques mètres).

Espaces ouverts & paysage

Le secteur est ceinturé de haies qui seront conservées. Deux placettes privatives et partagées sont indiquées au plan. Elles seront réalisées sans obérer la possibilité de poursuivre les voies vers le Sud.

Habitat & Construction

La densité de l'opération doit être de 8/10 logements par hectare minimum environ.





LISIEUX - CAMPING

14- SECTEUR DE LA RUE DE LA VALLÉE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone s'étend sur 2 ha environ. L'actuel camping pourrait céder sa place à de nouvelles activités économiques. En dehors du terrain de sport situé au Sud de la zone, le périmètre est intégralement touché par le risque inondation identifié par le PPRI. Le document autorise, sous conditions, la construction de bâtiments d'activités artisanales, agricoles, industrielles ou commerciales.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Des sorties directes sur la rue de la Vallée sont possibles.

Espaces ouverts & paysage

Les haies présentes seront conservées. Si la parcelle doit faire l'objet d'un découpage parcellaire, il sera préférentiellement organisé d'Est en Ouest à l'instar des parcelles voisines.

Construction

Les façades des constructions devront être implantées sur la marge de recul indiqué au plan (10 m). Cela doit permettre de créer un front bâti homogène mais aussi d'éviter des implantations en fond de parcelle qui pourraient gêner les riverains de la rue Cornu.

Les activités accueillies seront, par leur nature, compatibles avec l'habitat.





LISIEUX

15- SECTEUR DES CLOS DES BOSQUETS

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette zone à urbaniser prolonge la 1^{ère} opération du Clos des Bosquets. Elle s'étend sur 6.5 ha environ. L'orientation d'aménagement porte également sur une parcelle située à l'extrémité Nord-Ouest de la première phase de l'opération. Pour cette parcelle l'accès routier et les réseaux devront être repris sur l'allée des Aubépines. La première phase de l'opération sera réalisée en prolongement des rues Aubépines et Noisetiers.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Compte tenu de la taille de l'opération projetée, il est primordial de créer un réseau de circulation qui comprend les trois gabarits de voie suivants : primaire, secondaire et de desserte :

- Pour les voies primaires la chaussée à double sens peut être complétée par une bande de stationnement latéral. La circulation piétonne s'effectuera sur une contre-allée ou sur un trottoir.
- La voirie secondaire devra adopter un gabarit moindre. Le croisement des véhicules peut se faire à vitesse réduite en optant pour une largeur de 4.5 m à 5 m sur certaines sections. Le stationnement s'effectue préférentiellement sur un seul côté de la voie. La circulation piétonne s'effectue sur un ou deux côtés de la voie.
- La voirie de desserte : elle constitue le réseau le plus fin d'accès aux parcelles. Leur largeur ne dépasse pas 4.5 m.

Le stationnement sur voie n'est pas autorisé. La circulation piétonne est confondue avec la chaussée, soit par la création d'un plateau mixte (véhicule/piéton) soit par un marquage sur la chaussée (changement de revêtement sur quelques mètres) à l'entrée et à la sortie des voies.

Pour favoriser une densité bâtie qui augmente les espaces libres sur les parcelles privatives, le stationnement sera proposé sur parcelle et en car-port mutualisé pouvant comprendre des remises intégrées.

Les nouveaux accès sur la rue Guillonnet et le chemin des Bosquets sont interdits. Le chemin de la Valette doit conserver son gabarit.

Espaces ouverts & paysage

Cette zone complète une première opération réalisée sans accroche sur l'espace urbain (environnement agricole et zone d'activités). Par ailleurs, l'opération projetée se réalisera sur un plateau, sans variation significative du terrain, ni véritable trame verte dessinant un réseau ou un maillage. Afin d'éviter le sentiment d'une zone d'habitat peu diversifiée, il est important que le plan de composition de l'opération décrive des cloisonnements, des séquences et sous ensembles, pour apporter plusieurs identités à l'ensemble.

Un espace vert central a été positionné dans le prolongement du verger, pour donner une accroche à un élément végétal préexistant. Sa dimension et sa localisation doivent en faire un espace partagé à l'échelle des deux opérations (opération réalisée

et opération projetée).

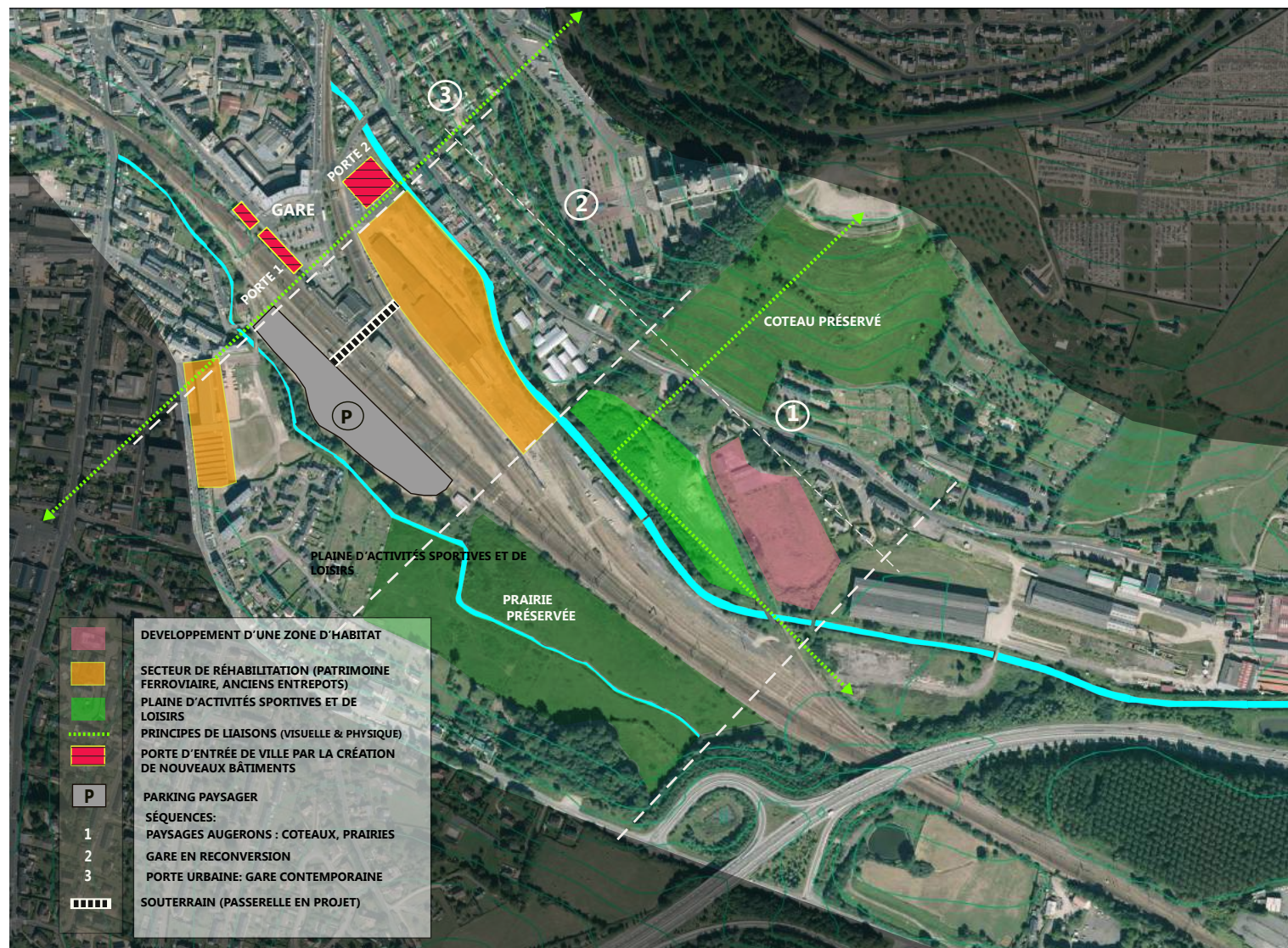
La limite Nord (avec les espaces agricoles) doit être envisagée comme une lisière multifonctionnelle soit un espace large pouvant accueillir une strate arborée en contact avec l'espace agricole, un cheminement doux (3 m minimum) ainsi qu'une strate arbustive permettant de faire le lien avec les parcelles privatives. Cette liaison doit être calibrée pour le passage des engins agricoles.

Les haies en place sont conservées et prolongées avec l'objectif de constituer une trame en réseau continu.

Habitat & Construction

Située en limite de Lisieux et d'Hermival les Vaux et de Rocques, cette opération doit contribuer à diversifier le parc de logements :

- En favorisant des formes urbaines intermédiaires (individuel groupé, petit collectif) permettant l'accession à la propriété sur un modèle alternatif à la maison individuelle.
- En assurant une part de logements à vocation sociale au sein de l'opération (25 % des logements à réaliser).
- La densité de l'opération doit être de 30 logements par hectare minimum. Des densités plus élevées sont à prioriser sur les secteurs qui touchent les espaces verts de l'opération.





LISIEUX 16- SECTEUR ENTRÉE DE VILLE - GARE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'entrée de ville ferroviaire connaît des changements importants depuis quelques années (site Wonder, construction de logements, fermeture de Plysorol). L'objectif de cette orientation d'aménagement est de préciser quelques éléments attendus pour poursuivre le mouvement de rénovation engagé.

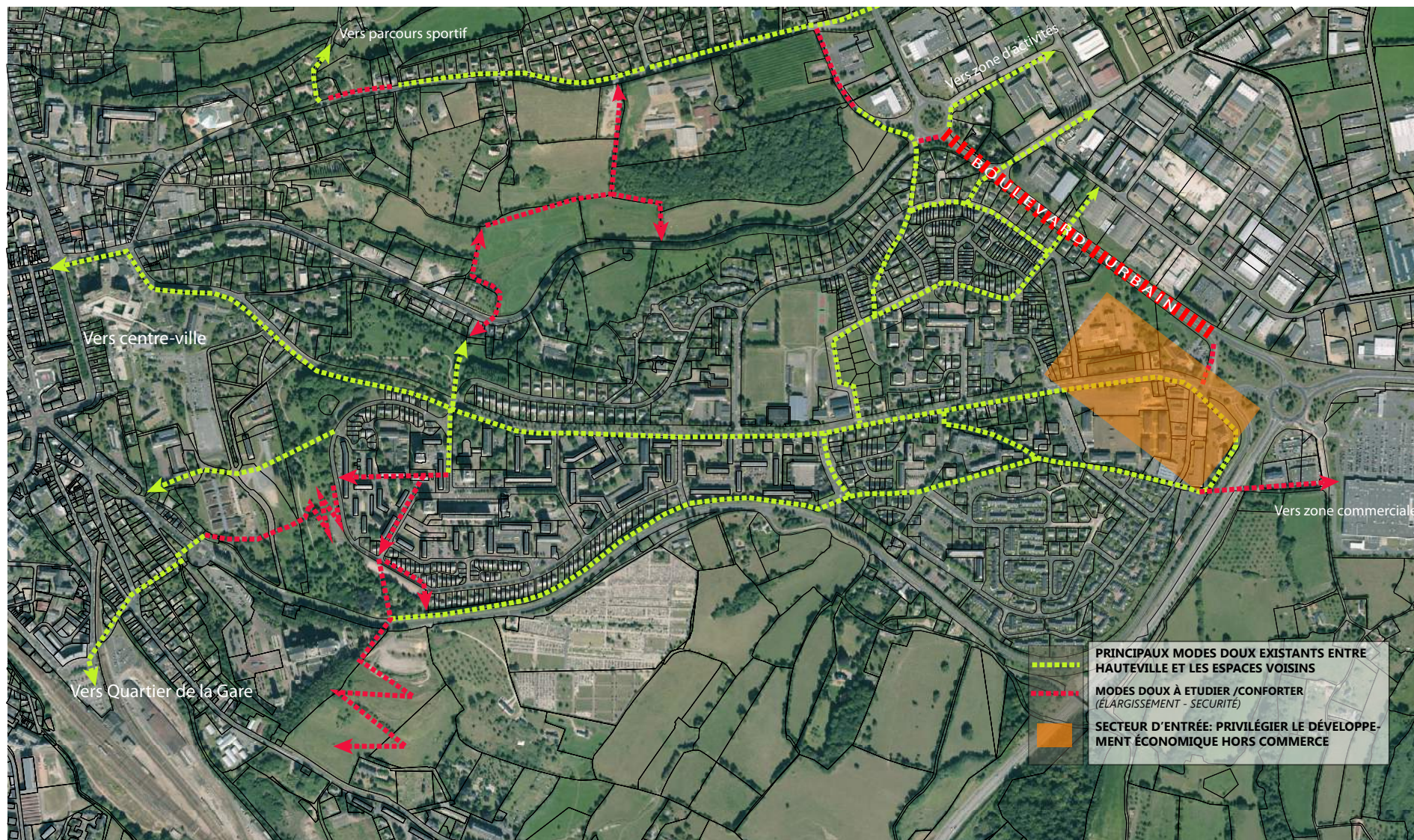
STRUCTURATION URBAINE

La première séquence d'entrée de ville ferroviaire dévoile le paysage naturel augeron qui pénètre dans la ville. Cette ouverture sera confortée au Nord-Est de la voie ferrée par la création d'une plaine de loisirs aménagée qui prolonge les circulations douces en place le long de l'Orbiquet. Des liaisons complémentaires sont attendues pour accéder aux coteaux Nord-Est (Basilique) depuis ce site. Le renouvellement urbain de cette entrée sera assuré par la mise en place d'une opération de logements entre la voie ferrée et la route d'Orbec.

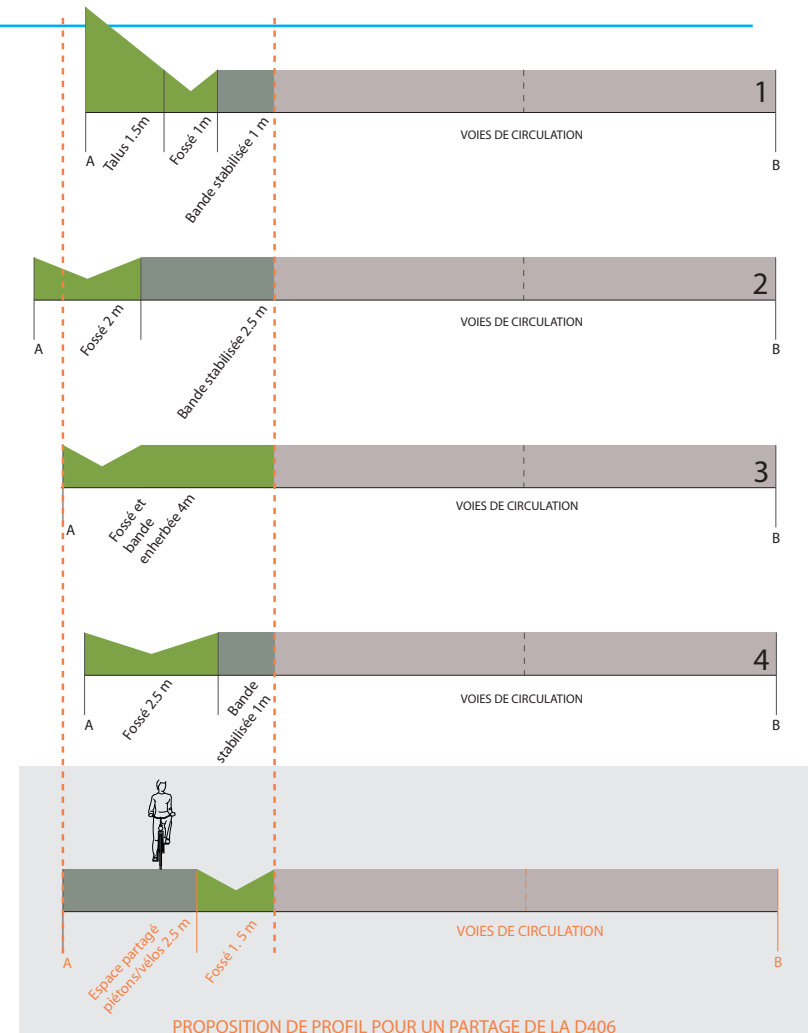
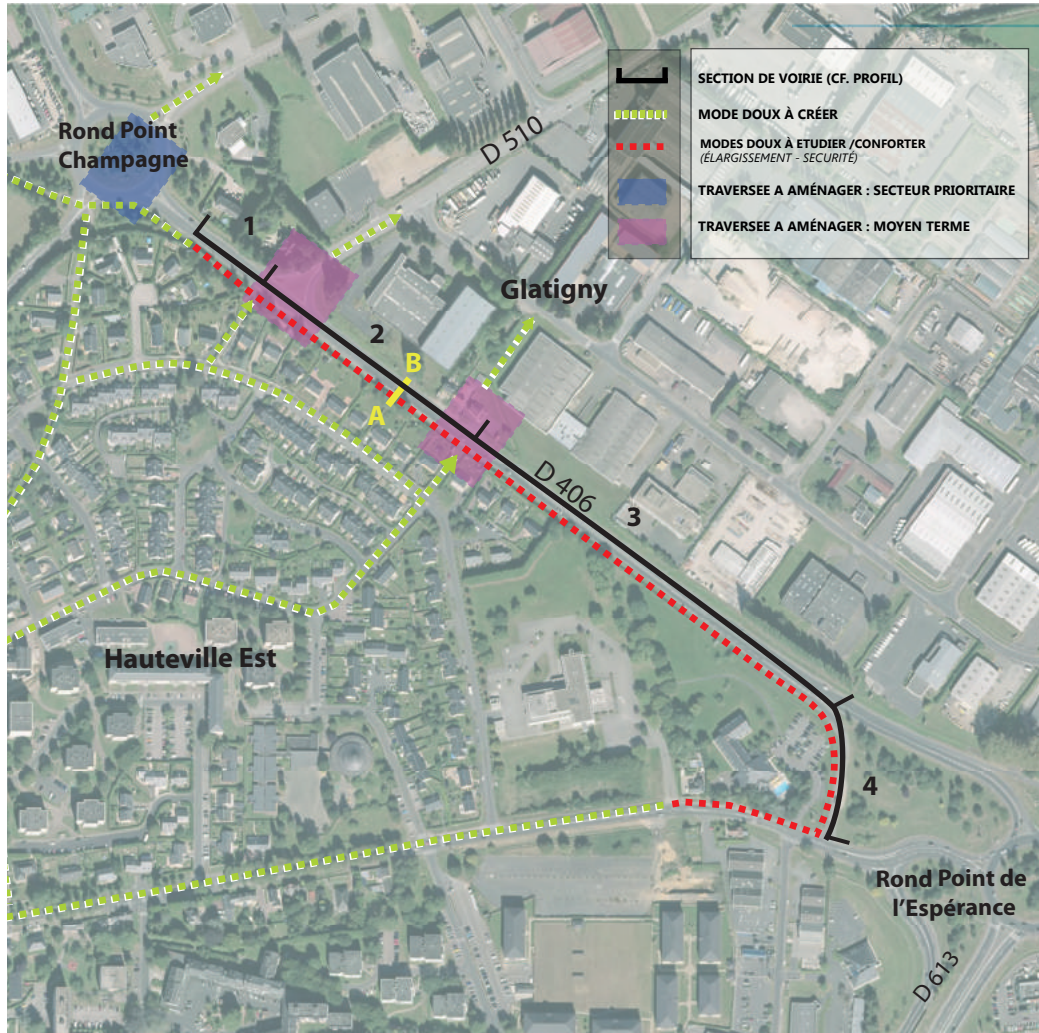
La séquence n°2 fait apparaître une urbanisation qui se rapproche des voies. D'un côté demeurent des entrepôts liés à l'activité ferroviaire tandis que de l'autre le site fait déjà l'objet de nombreux travaux (site Wonder et Sanchez), création d'un nouveau parking. La totalité du site est soumise au régime du PPRI. Cependant, ce sont des aléas qualifiés de moyen ou faible où un développement conditionnel peut être admis. À l'instar de ce qui est actuellement en réalisation au Sud des voies, les entrepôts et le parking situés au Nord-Est pourraient, à moyen/long terme faire l'objet d'un projet de requalification. La réalisation de logements n'est pas la destination la plus favorable qui pourrait être donnée à ce site, tout au moins, sur les parties situées à proximité immédiate des voies. Une fonction

tertiaire, de bureaux et plus globalement d'activités économiques pourrait être envisagée en lien avec la proximité de la gare et du centre-ville.

La séquence 3 correspond à l'interface ville-gare. La construction de « portes » c'est-à-dire de bâtiments qui viennent cerner les rues actuelles pour compléter l'aménagement du parvis de la gare est une option qui permet de réserver du foncier pour le court/moyen terme. Par delà les constructions à réaliser, le bon fonctionnement de ce lieu passe par la programmation urbaine autour du site (création de logements, équipements, commerces) capables d'animer le secteur en privilégiant les fonctions liées à la centralité et au passage que génère la gare. C'est la transformation des usages et des fonctions qui va permettre la construction d'une gare contemporaine. La 2^{ème} orientation concerne les liaisons qui permettent d'accéder à ce parvis. Si les liaisons vers le Nord sont assurées (lien gare/centre-ville) elles restent à faciliter et à rendre plus confortables pour les usagers. Il convient également de penser les liaisons Est-Ouest depuis la Touques jusqu'au plateau de Hauteville.



LISIEUX **17- SECTEUR HAUTEVILLE**



OBJECTIFS GÉNÉRAUX POUR HAUTEVILLE

Hauteville, par sa taille, son emprise, son poids de population, ses équipements et les différents quartiers qui la composent, représente une partie importante de l'identité et de l'intensité urbaine du pôle Lexovien.

Le cœur de Lisieux est situé dans un fond de vallée dominé par le plateau occupé par les quartiers de Hauteville.

Cette partie de la ville peut constituer un secteur de développement urbain intéressant pour Lisieux et Lintercom. Hauteville bénéficie d'un urbanisme récent, aéré et avec un parc de logements diversifié (du grand collectif au tissu pavillonnaire).

La requalification du parc social collectif de Hauteville est une priorité pour le territoire au même titre que l'effort de requalification à exercer sur le parc de logement du fond de vallée. Hauteville est un secteur de développement urbain. L'ambition est d'en faire un territoire attractif, traversé et connecté. L'objectif est de conforter la démarche environnementale en s'appuyant sur les potentialités existantes pour « aller vers un **éco quartier** ». Le département sera associé à la démarche.

STRUCTURATION URBAINE

Engager une « remise à niveau générale » du quartier : espaces et bâti

- Préserver l'identité du quartier initial
- Mais moderniser l'armature urbaine : desserte, cheminements, cadre végétal, stationnements
- Réhabiliter durablement les immeubles qui méritent de l'être

Valoriser et renforcer les lieux de vie et les pôles d'attractivité nouveaux : trois secteurs de projet

- Le secteur Ouest : Réorganiser la centralité autour des trois pôles commercial, culturel et social : enjeux de visibilité et d'accessibilité

- Le secteur Central : Créer une nouvelle polarité attractive à forte visibilité autour des sports et de la jeunesse

- Le secteur Est : Améliorer le fonctionnement du centre commercial n° 2, et renforcer la vocation économique à l'est.

Le désenclavement à l'Est

Hauteville doit s'ouvrir vers la zone d'emploi de Glatigny, aujourd'hui coupée par la RD406. Le profil et le gabarit de ce tronçon viaire de 900 m de long, empêche toute traversée piétonne « d'une rive à l'autre ». Sa transformation en boulevard urbain permettra, sans nécessairement réduire l'espace carrossable, d'apaiser les relations entre les différents modes de transport (motorisés et actifs). Des accroches existent dans le tissu pavillonnaire à l'Est d'Hauteville (depuis le boulevard Winston Churchill) pour créer des liaisons fortes et structurantes. Cet aménagement sera complété par des traversées permettant de rejoindre la zone de Glatigny. Dans un 1^{er} temps le carrefour du rond point Champagne serait privilégié puisqu'il existe déjà des passages piétons. Par ailleurs, le chemin qui débouche sur le rond point est directement connecté à la rue Aini dans Hauteville. Ainsi la création d'une continuité cyclable pourrait être proposée sans lien avec les travaux de transformation de la RD en boulevard urbain. Deux autres traversées figurent sur le plan. Leur aménagement nécessitera la mise en place d'une signalétique et d'aménagements de chaussée (ainsi que d'acquisitions foncières) qui pourraient intervenir concomitamment ou après la transformation de la RD en boulevard urbain.

Les connexions vers le fond de vallée

A l'Ouest d'Hauteville, les connexions « mode doux » sont aujourd'hui peu efficaces et les tronçons pourraient bénéficier davantage de visibilité.

Hauteville -> Centre-ville (rue Henry Chéron) : c'est l'axe routier majeur pour relier Hauteville au centre-ville.

Hauteville -> Centre-ville (boulevard Jeanne d'Arc) : Démarrant

dans l'arboretum de la ville, ce trajet emprunte une voie directe entre la rue d'Écosse et la rue du Canada. Au droit de l'intersection avec la rue d'Écosse, le parking de l'hôpital fait obstacle pour rejoindre directement l'escalier amenant au boulevard Jeanne d'Arc. Cette partie du parking pourrait être ouverte pour autoriser le passage des piétons.

Hauteville -> Gare (rue des Terres Noires et rue des pavements) : aujourd'hui totalement déconnecté de la gare située à seulement 600 m, Hauteville pourrait être reliée à celle-ci grâce à une liaison rejoignant l'avenue Sainte Thérèse, au droit de l'entrée de la Basilique. Une liaison existe à ce jour mais la déclivité importante n'invite pas à son utilisation. Les lieux traversés seraient propices pour la création d'un ou de plusieurs belvédères connectés par un escalier visible depuis la gare et qui donne à voir le grand territoire (Basilique, ville de Lisieux, confluence de la Touque et de l'Orbiquet, coteaux bocagers, etc). L'idée générale étant de créer un espace commun linéaire qui soit, malgré la déclivité, réalisé dans l'esprit d'une promenade jalonnée d'événements (bancs, belvédères...).

OBJECTIFS GÉNÉRAUX POUR HAUTEVILLE

Les connexions vers les espaces de loisirs

Une grande dorsale verte orientée Nord-Sud connecte les espaces de loisirs, de sports et de détente, de la vallée de l'Orbiquet au Bois de Rocques. Les liaisons douces doivent structurer cette trame verte connectant ainsi Hauteville à son « environnement » proche et lointain.

Habitat & Construction

A l'Est d'Hauteville, une recomposition fine du foncier et du parcellaire permettra de libérer des espaces de projets (régénération foncière). Ces espaces de projets seront support de développement économique pour donner à Hauteville une fonction de « lieu travaillé ». Des activités, imbriquées au tissu d'habitat et connectées aux liaisons douces seraient à promouvoir pour aider à la mixité fonctionnelle des lieux et favoriser le brassage de population au sein des quartiers.

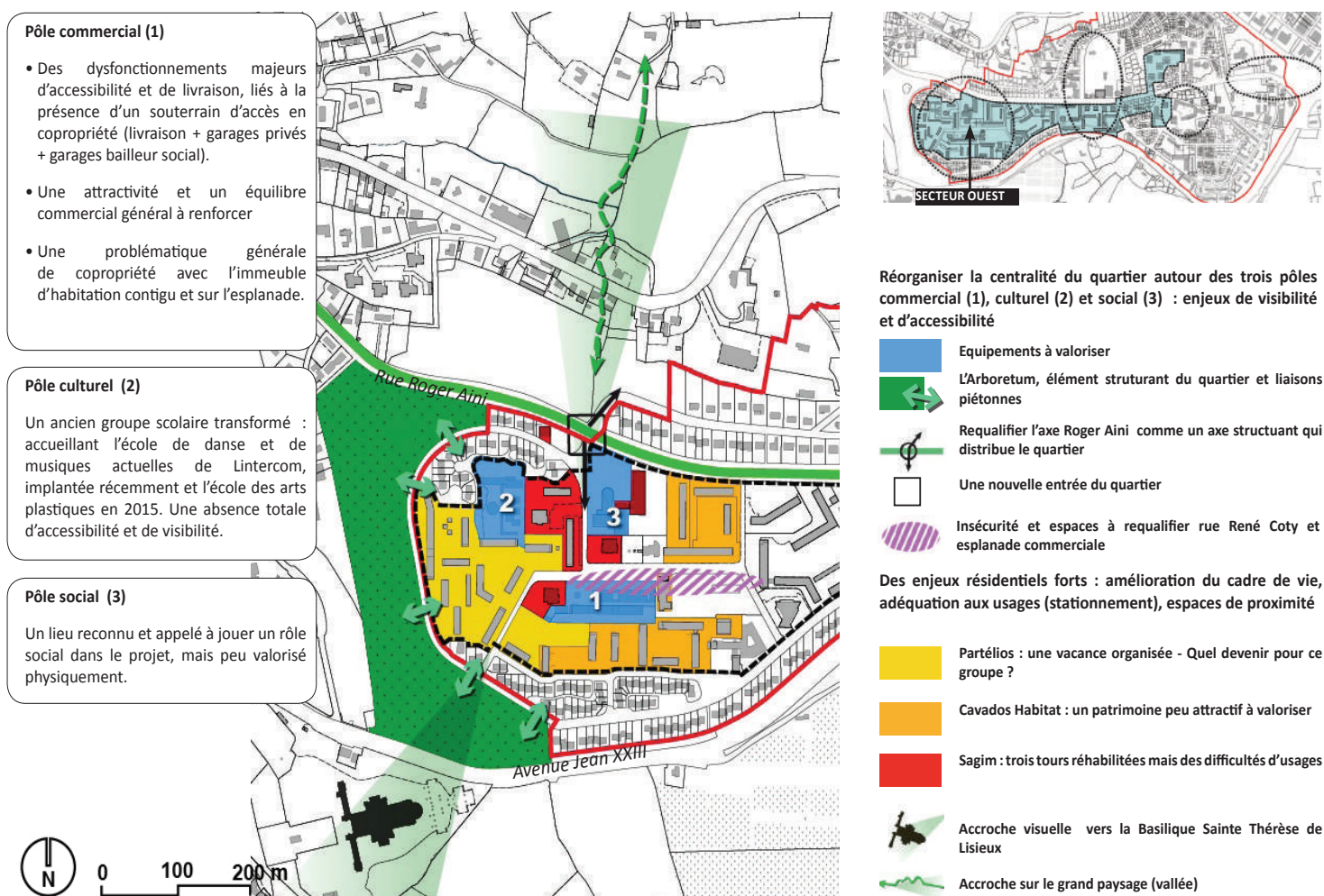
Au-delà de ces espaces, le NPNRU permettra d'identifier les autres espaces majeurs de mutation.

Des espaces non concernés par le NPNRU, situés entre la rue d'Écosse et l'arboretum pourraient être mobilisés pour la production de logements. À proximité immédiate de la Basilique, du centre-ville et bénéficiant d'une exposition très favorable ils constituent une option foncière intéressante sans remettre en question des usages quotidiens.

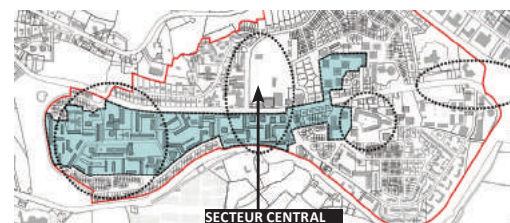
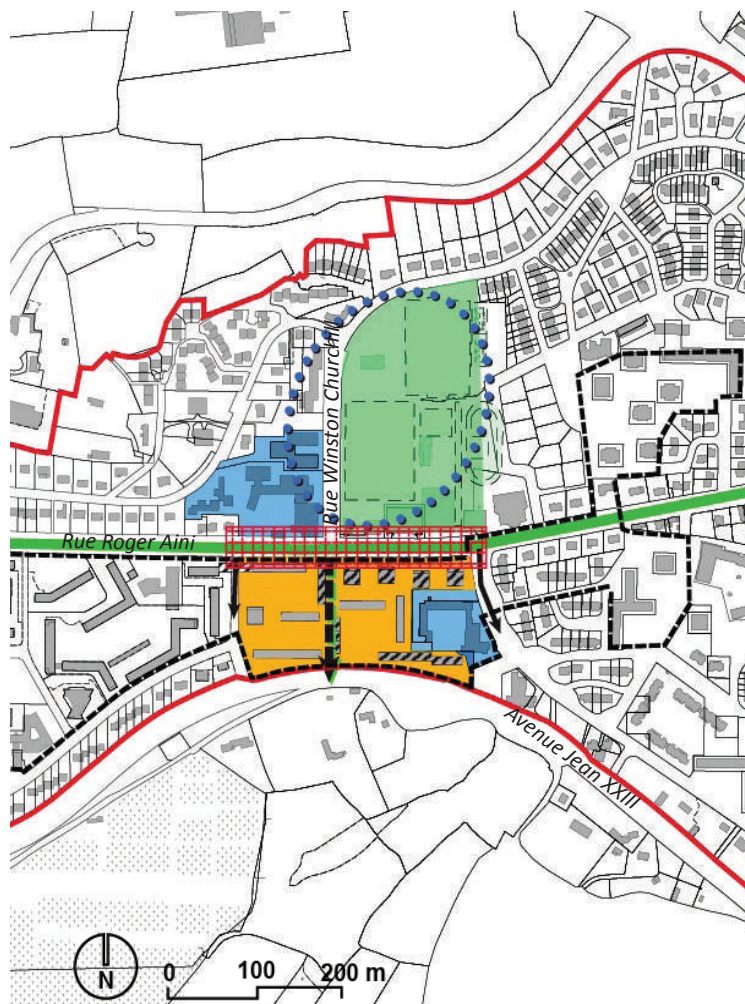
Requalifier l'habitat, support majeur d'attractivité

- Adapter l'habitat aux besoins et attentes, supprimer les immeubles obsolètes ou anxiogènes, envisager un renouvellement de l'offre.
- Reconstitution de l'offre : 2 logements sur 3, dont une partie en centre-ville.

OBJECTIFS DU PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN (EXTRAITS DU RAPPORT DE PRÉSENTATION ACCOMPAGNANT LE PROTOCOLE DE PRÉFIGURATION - JUIN 2015)



OBJECTIFS DU PROJET URBAIN (EXTRAITS DU RAPPORT DE PRÉSENTATION ACCOMPAGNANT LE PROTOCOLE DE PRÉFIGURATION - JUIN 2015)



Moderniser et rendre attractif le pôle sportif



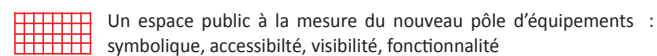
Un secteur d'habitat dense et peu attractif à requalifier



Des dysfonctionnements particuliers par immeuble (occupation sociale, configuration bâtie et urbaine, typologies des logements)

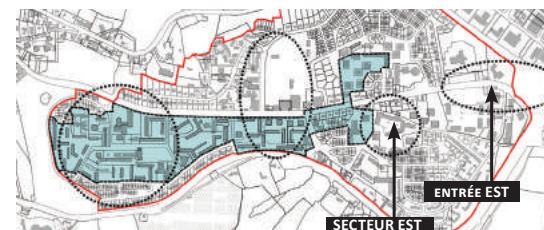
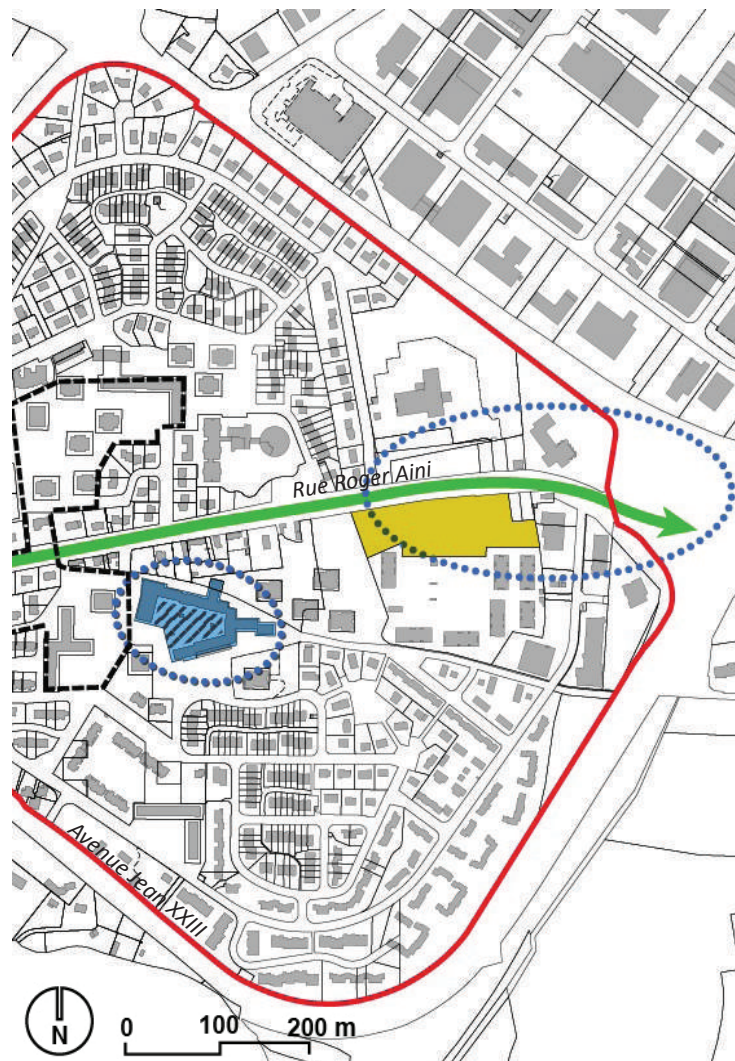


Adapter la rue Roger Aini en faveur de l'accessibilité et de la visibilité du pôle sportif : une véritable entrée fonctionnelle pour le pôle sportif.



Accessibilité : prolonger la rue Winston Churchill au sud vers l'avenue Jean XXIII





Améliorer le fonctionnement du centre commercial n° 2

Problématique d'accessibilité, d'envahissement par le stationnement, de signalétique, de qualité de l'espace public (emplacement des poubelles).

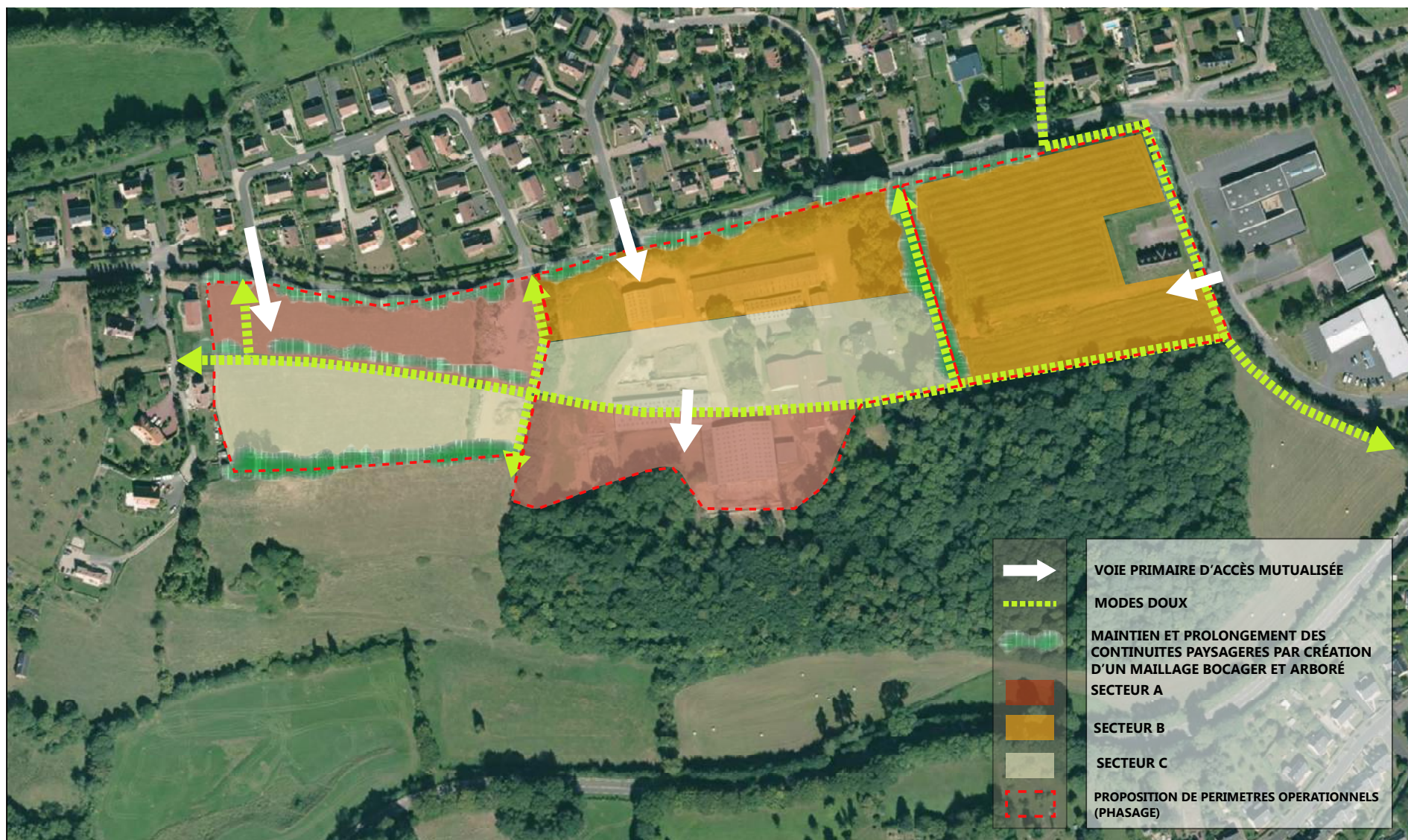


Envisager un projet de développement économique sur les friches foncières actuelles.

Traiter la traversée piétonne du carrefour routier de l'Espérance en direction de la zone commerciale



Friche (ancien terrain Leclerc)





LISIEUX 18- SECTEUR GUILLONNEAU

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette opération s'étend sur un peu plus de 10 ha. L'ensemble de la zone est situé dans le périmètre de protection éloignée des sources de roches fontaines. Les différentes phases de l'opération devront s'appuyer sur les limites paysagères du site (cf. plan: proposition de périmètres).

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Compte tenu de la taille de l'opération projetée, il est primordial de créer un réseau de circulation qui comprend les trois gabarits de voie suivants : primaire, secondaire et de desserte :

- Pour les voies primaires, la chaussée à double sens peut être complétée par une bande de stationnement latéral. La circulation piétonne s'effectuera sur une contre-allée ou sur un trottoir. Les voies primaires devront être connectées.
- La voirie secondaire devra adopter un gabarit moindre. Le stationnement s'effectue préférentiellement sur un seul côté de la voie. La circulation piétonne s'effectue sur un ou deux côtés de la voie.
- La voirie de desserte : elle constitue le réseau le plus fin d'accès aux parcelles. Leur largeur ne dépasse pas 4.5 m. Le stationnement sur voie n'est pas autorisé. La circulation piétonne est confondue avec la chaussée, soit par la création d'un plateau mixte (véhicule/piéton) soit par un marquage sur

la chaussée (changement de revêtement sur quelques mètres) à l'entrée et à la sortie des voies.

Les stationnements seront mutualisés. Pour proposer une densité bâtie qui favorise les espaces libres sur les parcelles privatives, le stationnement sera proposé sur parcelle et en car-port mutualisé pouvant comprendre des remises intégrées.

Espaces ouverts & paysage

Les haies en place sont conservées et prolongées avec l'objectif de constituer une trame en réseau continu.

Habitat & Construction

Située dans un secteur pavillonnaire de Lisieux, cette opération doit contribuer à diversifier le parc de logements, en favorisant des formes urbaines intermédiaires (individuel groupé, petit collectif) permettant l'accession à la propriété sur un modèle alternatif à la maison individuelle.

Une part de logements à vocation sociale est attendue (25 % des logements à réaliser).

La densité de l'opération doit être de 25 logements par hectare au moins.

Les marges de recul à adopter pour les constructions doivent être relatives à la largeur des voies qui bordent les parcelles. Le long des voies primaires un recul plus important est préférable, à l'inverse, le long des voies de desserte le recul des constructions

sera minimisé.

Trois secteurs sont définis au plan pour aborder les densités bâties en fonction du paysage :

- Le secteur A, le plus dense pourra autoriser les plus grandes hauteurs. Elles contribuent à marquer l'entrée dans la partie la plus urbaine de la ville (secteur Nord-Ouest de l'opération), ou à renforcer la densité dans le secteur boisé en limite Sud de l'opération.
- Le secteur B correspond à la montée progressive de la densité en entrée de ville compris entre une densité pavillonnaire faible à l'Est et un secteur (A) plus dense à l'Ouest.
- Le secteur C doit lui, reprendre, les codes de la trame bâtie pavillonnaire.





LISIEUX 19- SECTEUR REGINA

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur est stratégique dans la reconquête des espaces du centre-ville. Il se situe en rotule entre le centre-ville de Lisieux et sa gare.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Deux objectifs principaux sont à retenir :

- La traversée de l'îlot en perçant de nouvelles voies de desserte.
- La requalification des abords pour faciliter la circulation piétonne et mettre en valeur les éléments présents (patrimoine, cours d'eau...).

Espaces ouverts & paysage

En premier lieu, les espaces libres y compris les voiries devront être traités de manière à faciliter la traversée de l'îlot qui reste aujourd'hui imperméable et systématiquement contourné par le piéton.

La production de logements collectifs doit apporter des densités élevées dans le secteur mais doit également contribuer à libérer des espaces de détente.

Habitat & Construction

Compte tenu de la situation de l'îlot, l'enjeu architectural est particulièrement sensible. Avec les aménagements de la cité judiciaire et de la gare, ce secteur préfigure le quartier de gare contemporain auquel Lisieux et Lintercom peuvent prétendre. Dans ce contexte, l'ancien hôtel « Régina », compris dans le périmètre de l'OAP devra conserver sa fonction hôtelière et être étendu si cela est nécessaire.

Au total ce sont environ 120 logements (selon la programmation retenue) qui sont attendus. Une part de logements sociaux ou à vocation sociale est attendue au sein de l'opération (50 % des logements à réaliser). La localisation d'hypercentre est favorable à la définition d'un programme accueillant plutôt de petits logements (T3 maximum) pour répondre aux besoins qui pèsent sur le centre-ville.





LISIEUX

20- SECTEUR PIERRE DE COUBERTIN

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette zone de 2 ha s'étend sur un terrain occupé par des ateliers d'activités économiques.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Les voiries à réaliser devront adopter un gabarit autorisant le croisement des véhicules mais à vitesse réduite en optant pour une largeur de 4.5 m à 5 m. Le stationnement s'effectuera préférentiellement sur un seul côté de la voie. La circulation piétonne s'effectue sur un ou deux côtés de la voie. Pour les secteurs où les voies croisent le mail central ou des accès modes doux, un traitement de chaussée (ou un marquage) différencié est attendu pour marquer la présence de piétons.

Espaces ouverts & paysage

Le réseau bocager sera conservé. Le mail central sera traversant par endroit pour établir des liaisons d'est en ouest. Le paysage attendu est une référence à celui présent dans l'îlot compris entre les rues P Doumer et de la Cité Jardin immédiatement au sud de l'opération.

Habitat & Construction

La trame bâtie de la cité jardin montre une réelle adéquation entre espace commun, densité bâtie et maintien d'espaces privés au sein des parcelles. Ce secteur se prête à une mixité urbaine alliant individuel, individuel groupé, logements intermédiaires.

La densité attendue est de 25 logements par hectare environ.





LISIEUX 21- SECTEUR RUE DE PARIS

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

C'est un espace de recomposition urbaine, à proximité immédiate du centre-ville qui s'étend sur 1 ha environ.

Deux espaces distincts apparaissent dans le plan :

- Un îlot au Nord entre la rue Joseph Guillonnet et le chemin des Rouges Fontaines.
- Un îlot au Sud le long de la rue de Paris et de la rue Guillonnet.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

La voie secondaire qui traverse l'opération sera réalisée avec des voies privilégiant une circulation apaisée. Le stationnement linéaire le long de ces voies est à proscrire.

- Au Nord : deux espaces de stationnement sont privilégiés. Ils doivent permettre de mutualiser le stationnement sans dégrader la qualité paysagère et urbaine du site.
- Au Sud : des espaces de stationnement sont à prévoir à l'intérieur de l'îlot.

Espaces ouverts & paysage

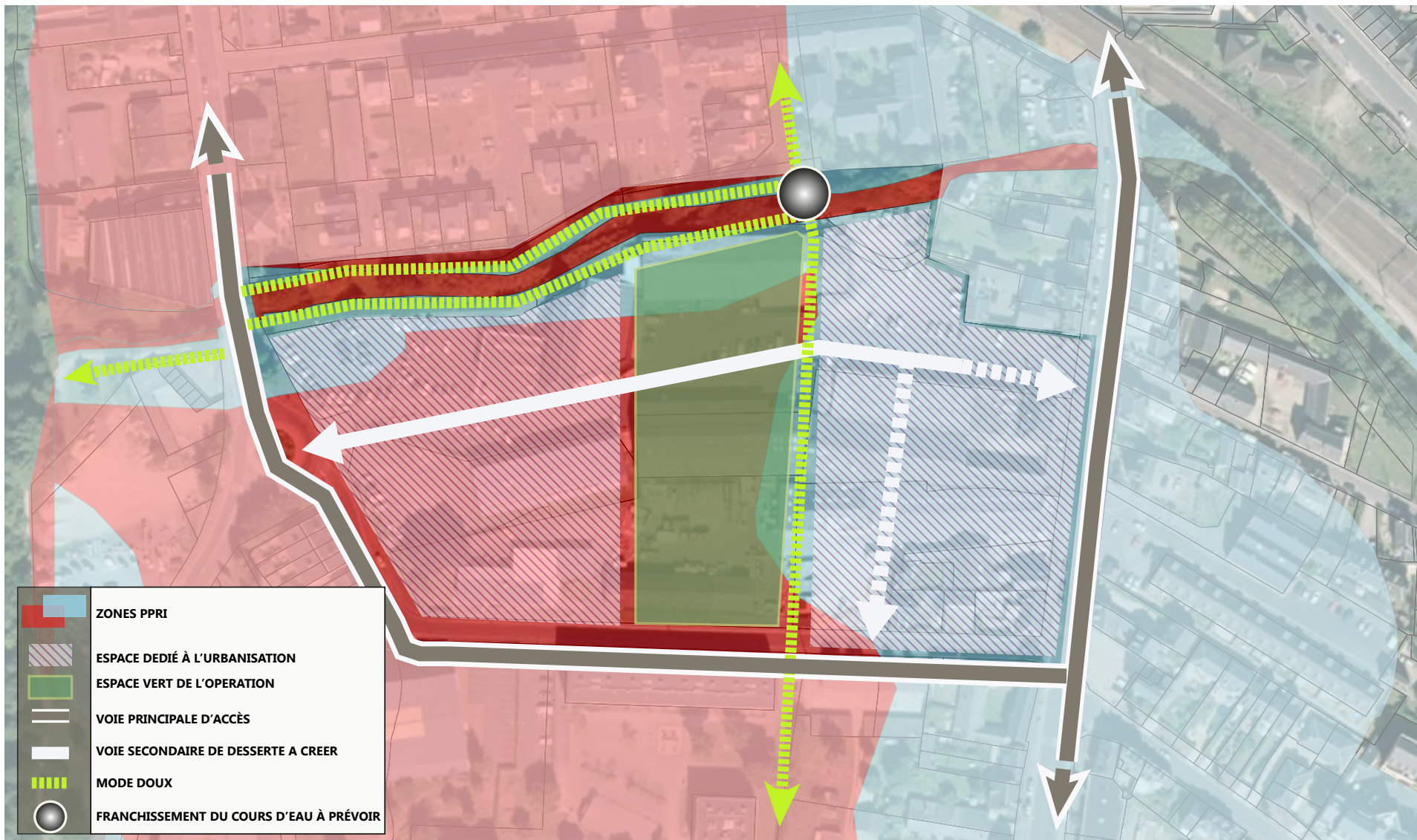
La voie d'eau canalisée qui traverse la zone d'Est en Ouest sera déviée pour retrouver le talweg. Elle sera accompagnée d'un espace vert central.

Habitat & Construction

Compte tenu de la localisation et de l'environnement du site, une densité d'au

moins 40/50 logements par hectare minimum est attendue:

- Au Sud, une façade bâtie le long de la rue de Paris. Les constructions s'implanteront à l'alignement des voies (rue Guillonnet - rue de Paris) pour maintenir la continuité existante autour du site. À l'angle des voies, une marge de recul sera prévue pour mettre en valeur les bâtiments situés à l'entrée de la rue Guillonnet et créer un parvis d'entrée aux bâtiments à réaliser.
- Au Nord, privilégier une implantation du bâti à l'alignement sur l'ensemble de l'îlot pour favoriser l'espace vert. Pour harmoniser l'opération avec le bâti environnant, les hauteurs R+1 et R+2 sont privilégiées.
- La localisation en lisière de l'hypercentre est favorable à la construction de petits logements pouvant répondre à la demande en cours (T2/T3).





LISIEUX 22- SECTEUR RUE FOURNET

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette zone de renouvellement urbain s'inscrit dans le prolongement des actions entreprises à l'Ouest de la gare pour requalifier l'ensemble du quartier (Wonder). Cette proximité autorise de réfléchir à une programmation mixte (fonctions tertiaires par exemple).

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Un axe de circulation traversant la zone viendra relier la rue Fournet au rond-point de la rue Rose Harel. Cette traversée du cœur d'îlot devra être conçue pour éviter qu'elle serve de raccourci aux automobilistes : le tracé de la voie (chicanes, revêtements multiples, traversée de zones de stationnement) et son gabarit devront être dessinés en conséquence.

Le stationnement sera reporté sur les espaces les plus contraints définis par le PPRI.

Espaces ouverts & paysage

Les abords du cours d'eau doivent être utilisés pour déterminer l'implantation des bâtiments et des espaces récréatifs. La relation visuelle autant que fonctionnelle entre l'eau et l'opération doit être envisagée. Par ailleurs, des vues ouvertes et directes existent en direction des coteaux (à l'Ouest) et de la basilique (à l'Est). Elles doivent être intégrées au projet d'aménagement. Le parcours le long de l'eau sera le support d'espaces libres en pied d'opérations afin d'en accroître la qualité.

Un espace vert central, sur lequel il est possible de venir installer ou de maintenir

les constructions viendra créer une séquence au sein de l'opération.

Habitat & Construction

Ce site mixte, contraint par les problématiques d'inondations pourrait accueillir environ 50 logements. Ce chiffre est une estimation plancher et sera à apprécier en fonction de la mixité fonctionnelle retenue et des contraintes liées aux risques.





LISIEUX 23- ROUTE D'ORBEC

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette zone de recomposition urbaine s'étend sur d'anciens terrains de football, vestiaires et quelques terrains délaissés sur une surface d'environ 2 ha. L'opération sera amorcée dans une première phase par sa partie nord, pour créer un front bâti le long de la route d'Orbec.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès aménagé route d'Orbec constitue la voie d'accès principale pour desservir l'opération. Une voie secondaire est à prévoir sur l'amorce de voirie située route d'Orbec entre les logements individuels et le secteur de logements collectifs.

Espaces ouverts & paysage

L'aménagement de la plaine inondable permet de créer un événement dans l'entrée ferroviaire de Lisieux. Il prolonge les cheminements réalisés par la ville le long de l'Orbiquet. Cette situation lui donne la possibilité d'être à la fois un espace public fréquenté par les riverains mais aussi d'être un lieu de rendez vous sur les parcours piéton de l'intercommunalité.

Sa gestion en pelouse permet de pratiquer de nombreuses activités sportives et ludiques.

Les espaces communs de l'opération amènent vers ce large espace. Ils permettent par ailleurs de séquencer l'opération en différents ensembles.

Bien que sans activité actuellement, les lisières en direction de l'ancien site de Plysorol doivent être envisagées comme des espaces de transition entre un lieu

habité et un lieu d'activités.

Habitat & Construction

L'habitat intermédiaire et collectif devra dominer cette opération. L'objectif est de construire environ 60 logements. Une part de logements à vocation sociale est attendue au sein de l'opération (25 % des logements à réaliser).





MAROLLES

24- SECTEUR ROUTE DU MONT HÉRAULT

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur de 1.2 ha est situé dans le prolongement du bourg, face à la récente opération du Tourniquet. La proximité des deux opérations engage à prolonger le parti pris d'aménagement du lotissement du Tourniquet pour créer un ensemble harmonieux de part et d'autre de la voie en entrée de bourg.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès à la zone pourra se faire à partir de la départementale (D143a) conformément au schéma. L'objectif est de :

- Créer un carrefour de voies entre l'accès au Tourniquet et l'accès à la zone AU.
- Prendre en compte les circulations douces pour circuler aisément et en sécurité entre les deux secteurs d'urbanisation.
- Prolonger les voies douces présentes dans l'opération du Tourniquet en direction de la nouvelle zone AU (chemin à l'Est de l'opération et sentier longeant la départementale).
- Raccorder en mode doux la voie communale qui longe l'opération au Nord.

Espaces ouverts & paysage

La zone AU est intégralement entourée de haies. Celles-ci seront conservées sauf sur la section destinée à accéder à l'opération.

Au Nord de l'opération se trouve le château de Saint-Germain dont le parc est cerné d'une couronne boisée. Au Sud un réseau de haies permet d'accéder au fond de vallée de la Courtonnel. À l'échelle de l'opération, pour conforter la qualité

paysagère et le lien écologique qui peut exister entre ces différents lieux, les espaces verts à réaliser devront s'appuyer sur les linéaires boisés présents afin de les conforter (épaississement).

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 12 logements par hectare minimum. A l'instar de l'opération du Tourniquet, une densité plus forte et un moindre recul des constructions sur la parcelle est attendue sur la partie la plus proche de la voie. L'objectif est de donner un signal : celui de l'entrée du bourg.





MESNIL EUDES 25- SECTEUR DE LA CROIX

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur de projet de 5 logements sur 0.8 ha s'accroche sur des limites parcellaires et bocagères.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès à la parcelle se fera par la route de Saint-Pierre-des-Ifs.
Des ouvertures viaires anticiperont le développement des constructions à moyen terme à l'Est du secteur, vers la parcelle n°178.

Espaces ouverts & paysage

La structure bocagère entourant les parcelles devra être maintenue.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 8 logements par hectare minimum.





LE MESNIL GUILLAUME 26- NORD CENTRE BOURG

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur d'extension de 3 ha concentre l'essentiel des efforts de construction de la commune.

Le périmètre du secteur s'appuie sur la trame bocagère existante. Aussi, les orientations d'aménagement tiennent compte de la pente et des possibilités de constructions futures au Sud-Est de la zone (parcelle 456). Cette opération sera réalisée en plusieurs tranches. L'amorce devra être réalisée en prolongement de l'opération existante au sud et en s'appuyant sur les limites paysagères dessinées au plan.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

En extension du lotissement de la rue Bernard Lambin, ce secteur devra comprendre une armature viaire s'adaptant à la pente avec une voie primaire centrale

Espaces ouverts & paysage

La partie Sud de la parcelle 461 ainsi que la parcelle 191 joueront le rôle d'espace tampon récréatif. Cette zone s'étend sur 1 hectare.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 12 logements par hectare minimum.,





LES MONCEAUX 27- SECTEUR RUE DE LA MAIRIE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce projet de 4 logements sur 0,55 ha s'accroche sur des limites parcellaires et bocagères.

Cet aménagement représente un point de départ pour une extension de la construction vers le Nord de la parcelle (friche arborée).

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès à la parcelle ne se fera pas par le chemin de la Mairie, mais à l'Est de la parcelle 36, par le chemin adjacent permettant un accès commun aux parcelles 34 (déjà urbanisées) et 36.

Des ouvertures viaires anticiperont le développement des constructions à moyen terme au Nord de la parcelle n°36.

Espaces ouverts & paysage






La structure bocagère entourant la parcelle 36 devra être maintenue.

Habitat & Construction



La densité programmée pour cette zone est de 8 logements par hectare minimum.

SCHEMA D'ORIENTATION

A – Desserte et mobilité

-  Voie de desserte structurante à double sens avec accès aménagé sécurisé en lien avec l'aménagement de l'entrée de ville et la réglementation de vitesse appliquée
-  Voirie secondaire de type voirie partagée avec organisation du stationnement et traitement paysager (Emplacement et nombre à titre indicatif)
-  Liaison douce/ allée piétonne interquartier (emplacement et nombre à titre indicatif)
-  Connexion piétonne à prévoir (emplacement et nombre à titre indicatif)
-  Poche de stationnement public mutualisée privilégiée (Emplacement à titre indicatif)









B – Programmation / mixité

-  Lots libres et/ou structurés
-  Ilot d'habitat plus dense et structurant de type maison de ville l'espace créatif et la connexion au centre ville

C - Phasage

-  A court et moyen terme

D – Principes de qualité urbaine et environnementale

-  Espace de gestion des eaux pluviales de type bassin tampon paysage (Emprise à titre indicatif)
-  Espace paysager planté: Jardin public, espace de rencontre, liaisonnement.
-  Principe de noue écologique prioritaire
-  Masse végétale à créer
-  Maillage végétal à renforcer et régénérer
-  Traitement paysager de l'accès sur la RD 137
-  Maillage végétal à créer plantation gestion des eaux pluviales
-  Haie protégée au titre de la loi Paysage





MOYAUX 28- SECTEUR DE LA FERRONNIÈRE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les constructions peuvent être de conception innovante et répondront à une qualité architecturale soignée et une bonne qualité éco-environnementale.

La construction de nouvelles habitations se fera sous condition de réalisation d'études de sols complémentaires pour évaluer les risques liés aux marnières à la charge du constructeur.

Le phasage se fera en 3 tranches minimum.

Les formes bâties seront diverses, sur des superficies de terrains variées (par exemple : maisons de ville, maisons jumelées, lots libres).

Un îlot d'habitat plus dense de type maison de ville sera réalisé et ponctuera le Nord du secteur à proximité du parking visiteur.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accessibilité de la zone se fait via deux accès aménagés et sécurisés depuis la RD137 et la rue Ferronnière.

L'accès depuis la rue Michel D'Ornano sera aménagé avec soin marquant la porte d'entrée de la ville et du nouveau secteur. Son financement sera partagé avec maîtrise d'ouvrage publique.

La desserte principale du site se fait via une voie structurante et traversante à double sens se connectant aux deux accès aménagés.

Aucun accès direct des constructions sur la rue Ferronnière n'est

autorisé.

Voirie secondaire : des voiries secondaires de type partagées seront créées permettant d'effectuer un bouclage du quartier. Elles seront articulées sur la voirie principale et seront d'emprise légère bordées d'alignements d'arbre et quelques places de stationnement.

D'autres dessertes secondaires communes à quelques habitations seront constituées. Les voiries en impasse seront terminées soit par un espace vert, un cheminement piéton en prolongement, ou une placette.

Aucun accès motorisé n'est possible en traversant le verger pour rejoindre la rue Michel d'Ornano.

Aménagement de liaisons douces / promenades paysagères le long des voies, à travers le bassin paysager au Nord-Ouest et l'espace récréatif à l'Est.

Des connexions piétonnes seront prévues au Sud, au Nord et à l'Est du secteur rejoignant les équipements de la commune. Elles permettront de rejoindre facilement le cœur de bourg ainsi que relier le secteur au bâti existant.

Stationnement : le stationnement des résidents devra être assuré au sein du site.

Un espace de stationnement mutualisé devra être prévu au Nord-Est du secteur. Il permettra aux résidents et aux visiteurs extérieurs, de stationner à proximité du bourg.

Espaces ouverts & paysage

L'implantation de la voirie et de l'habitat devra s'appuyer sur la topographie du site.

Des haies de type frange / masse boisée et alignements plantés

bordant le site au Nord et à l'Est devront être créés ou régénérés afin de limiter l'impact visuel du futur secteur à bâtir.

D'autres haies composant le maillage végétal devront être plantées pour faciliter l'intégration du nouveau quartier.

Une attention particulière devra être portée au traitement paysager du carrefour Sud-Est, du bassin paysager au Nord-Ouest et du croisement routier interne à la zone.

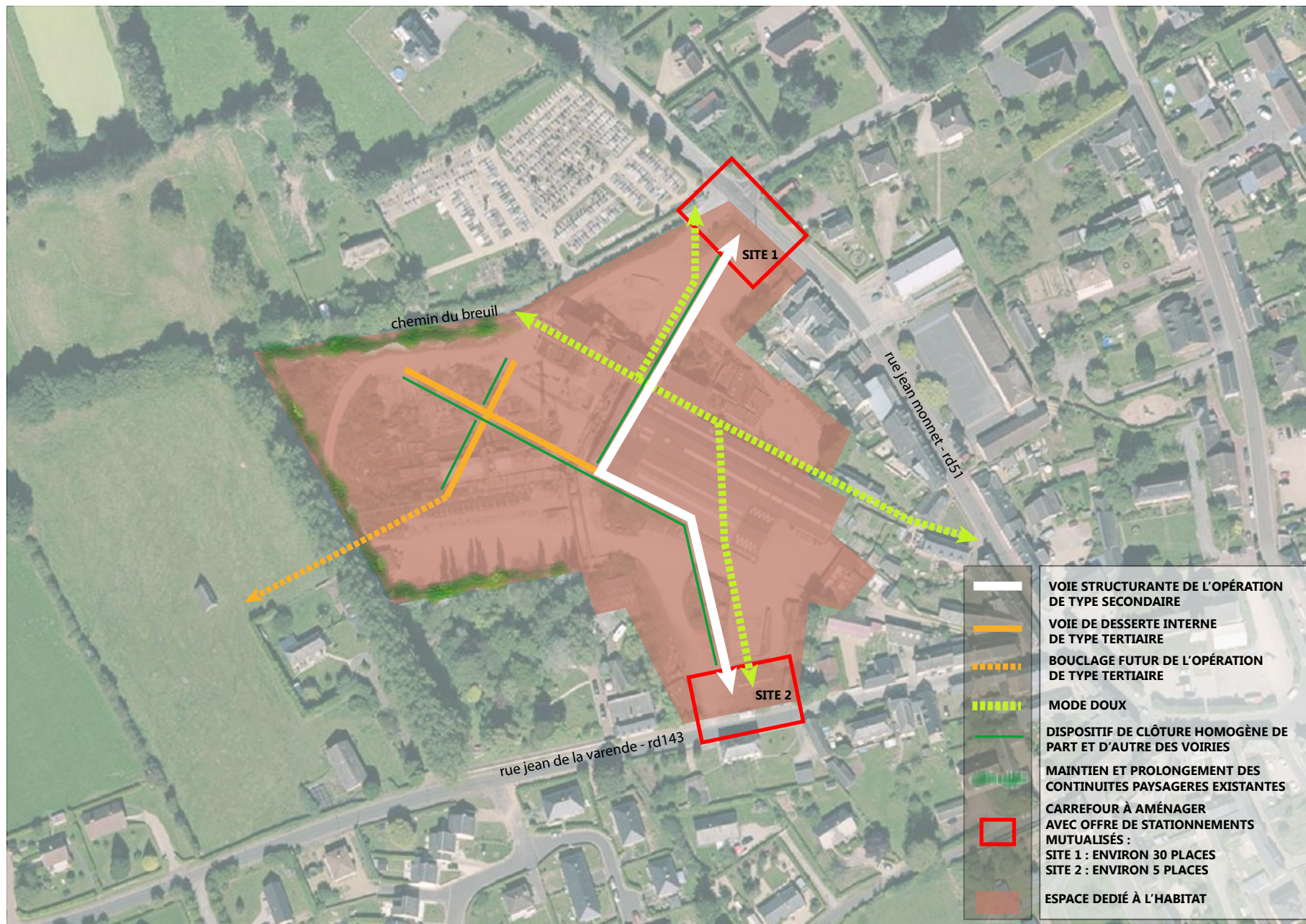
Les espaces de stationnement mutualisés devront être intégrés au paysage du quartier (quai urbain, parking planté...).

Tout type de voies de desserte sera accompagné de plantations continues ou discontinues.

La gestion des eaux de pluie à l'échelle du secteur à bâtir se fera tant que possible de manière douce intégrée à l'aménagement paysager du site pour éviter un ouvrage trop conséquent et consommateur d'espace.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 12 logements par hectare minimum avec un objectif de densification dégressive du Nord au Sud.



MOYAUX 29- SITE LEBON

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur de 2,4 ha à proximité immédiate du centre bourg se définit comme un site de renouvellement urbain suite à la fermeture de l'usine SAB (Société d'Application du Béton) en octobre 2015.

STRUCTURATION URBAINE

Circulation et stationnement

Hiérarchisation des voies :

- un axe structurant classé en voirie « secondaire » ;
- des dessertes internes à l'opération (selon dessin de l'aménagement) classées en voirie « tertiaire »
- des cheminements doux en couture et prolongement du tissu du centre-bourg existant de Moyaux.

Traitement des entrées de l'opération :

- traitement adapté des 2 accès routiers du site à qualifier en carrefour urbain

Offre en stationnement :

- offre de stationnement 01 au nord du site d'une capacité de 30 places environ,
- offre de stationnement 02 au sud du site d'une capacité de 5/6 places environ.

Habitat et construction

Au vue de sa localisation stratégique à proximité immédiate du bourg, cette opération devra accueillir environ 30 logements en habitat individuel, individuel groupé (type maisons de ville) voire en micro-collectif.

Espaces ouverts et paysage

Une insertion paysagère adaptée au contexte du centre-bourg préservé de Moyaux sera recherchée par :

- une unité de teinte en toiture (teinte ardoise),
- un traitement des clôtures sur voiries homogène pour amener de la cohérence au site.

La densité programmée pour cette zone est de 12 logements par hectare minimum.





MOYAUX 30- SECTEUR DE LA VIERGE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur d'environ 5 ha représente l'extension future de la zone à vocation artisanale de la Vierge. Cette extension contribue à l'essor économique du Nord-Ouest de Lintercom.

STRUCTURATION URBAINE

Afin de ne pas multiplier les sorties sur la RD137, l'accès principal sera réalisé à partir du maillage viaire de la zone artisanale déjà existante au Sud.

Sur le plateau, sans limites paysagère déjà existante, le traitement paysager à venir devra permettre une insertion optimale des aménagements dans son espace alentour.





OUILLY-DU-HOULEY

31- SECTEUR LE POUPLIN

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur vient compléter l'urbanisation récente réalisée à la fois sur Moyaux et sur OUILLY du Houley. Le secteur visé est cerné de haies, il s'étend sur 1,4 ha environ.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès sera réalisé depuis la voie au nord de la zone et communiquera avec le lotissement du Pouplin via une amorce déjà présente dans le lotissement.

Espaces ouverts & paysage

Les haies déjà présentes seront conservées hormis sur les sections permettant le passage des voies.

Habitat & Construction

Environ 8 logements pourront être réalisés sur la zone.





OUILLY-DU-HOULEY

32- SECTEUR LA TRAGINIÈRE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette zone 1AU doit permettre de densifier un hameau ayant perdu sa vocation agricole. Elle s'étend sur 1.5 ha environ.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Les voies de circulation du hameau sont dimensionnées pour l'accès des véhicules. Pour garantir des facilités de circulation et éviter un élargissement des voies, il est envisagé de créer une circulation à sens unique au sein de la nouvelle partie urbanisée.

Espaces ouverts & paysage

Les haies et boisements identifiés seront à conserver.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 8 logements par hectare minimum.





OUILLY-LE-VICOMTE

33- SECTEUR CENTRE-VILLE NORD

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'objectif d'aménagement de la zone (3,2 ha) réside dans une conception prenant en compte les pentes ainsi que les vues remarquables sur la Touques. L'opération sera réalisée en 2 tranches minimum.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

La structure viaire s'appuiera sur les amorces de la rue des Hortensias et de la rue des Bégonias.

La voirie piétonne maillera le quartier et le désenclavera à l'Ouest par le tunnel existant, connectant de fait le quartier à la grande liaison douce Lisieux / La Mer.

Espaces ouverts & paysage

L'objectif est de limiter l'impact visuel du nouveau quartier à partir du château de Boutemont au Nord. La création d'une haie séparera la partie habitée de la partie « pâturages et vergers » au Sud du château.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 15 logements par hectare minimum.





OUILLY-LE-VICOMTE

34- SECTEUR CENTRE-VILLE SUD

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'objectif d'aménagement de la zone (1.6 ha) réside dans la constitution d'une centralité aux abords de l'espace Mairie et de continuer l'opération entamée (par Partélios Habitat) au nord.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

La structure viaire s'appuiera sur les amorces de l'opération le Douet Combray en limite Nord. Une amorce de voirie principale à l'Ouest permettra d'irriguer la zone d'aménagement pour déboucher sur l'ancienne départementale.

Les liaisons douces mailleront le quartier pour desservir au plus près l'espace sportif et de loisirs.

Espaces ouverts & paysage

Un espace de centralité doit être recherché aux abords de l'opération, prenant appui sur le cours d'eau et sa ripisylve.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 15 logements par hectare minimum.





LE PIN 35- CENTRE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur d'extension de 1.8 ha représente l'unique zone de développement de la commune et concentre la quasi-totalité de ses efforts de construction.
Le périmètre du secteur s'appuie sur les éléments identitaires du bourg : l'église, l'école et la ferme de la pomme.
L'objectif est de modifier le côté de l'entrée de l'école et de bénéficier de ce nouvel espace de développement pour créer une aire sécurisée d'accès pour les enfants.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Les voiries doivent avoir un gabarit suffisant pour l'accès et la circulation interne d'un bus.

Un espace d'attente au droit du futur accès à l'école se connectera à un espace récréatif naturel.

Espaces ouverts & paysage

Un soin particulier devra guider les aménagements de l'espace d'attente à la sortie de l'école.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 12 logements par hectare minimum.





SAINT DÉsir 36- ROUTE D'ASSEMONT

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Le site s'étend sur environ 1.8 ha le long de la route d'Assement. Cette route forme une ligne de crête entre la vallée de la Touques et celle du Cirieux. L'orientation est de la parcelle lui donne des ouvertures visuelles en direction de Lisieux. L'opération sera réalisée en deux phases avec une amorce au sud ouest de la zone pour compléter l'urbanisation existante le long du Chemin d'Assement

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès à la zone se fera par l'un des deux carrefours à aménager présents sur le plan. le choix devra se faire en fonction des conditions de sécurité. Il sera privilégié des voies de circulations type tertiaire étant entendu qu'il n'y aura pas, a priori, d'extension possible à cette zone.

Une nouvelle zone d'habitat est en cours de réalisation au nord. Celle ci sera reliée à l'opération via une rade présentée sur le plan. Le réseau des circulations douces de l'opération devra rejoindre cette voie qui permet de relier Lisieux par un sentier piétonnier.

Espaces ouverts & paysage

Compte tenu de son orientation, le site offre des vues ouvertes vers la vallée de la Touques. L'organisation de la desserte, l'implantation des constructions devront être pensées pour faire de ce caractère une valeur ajoutée de l'opération.

Habitat & Construction

L'objectif est d'atteindre 15 logements par ha.



SAINT DÉSIR CENTRE 37- SECTEUR DE L'ANCIENNE FROMAGERIE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Le site de l'ancienne fromagerie s'étend sur environ 3.8 ha. Il est situé en fond de vallée le long du Cirieux au sein de la zone pavillonnaire qui prolonge le centre -bourg le long de la RD511. Compte tenu de son ancienne affectation et de sa localisation, la réalisation des présents objectifs reste en partie dépendante des études qui sont à conduire sur le site (études de sols, pollution...).

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès à la zone se fera par l'unique passage possible depuis la Route de Falaise. Une voie de circulation intérieure dessert la zone.

Espaces ouverts & paysage

Le Syndicat Mixte du Bassin Versant de la Touques engage des travaux de renaturation du Cirieux. Cette opération consiste notamment à reprendre le tracé naturel du Cirieux et à redessiner le talus qui longe la rivière. Cette opération réduit le potentiel d'urbanisation du site de la fromagerie mais il apporte une nouvelle qualité paysagère au site. Pour profiter du cours d'eau et des travaux il est proposé de s'appuyer sur le tracé de la rivière pour dessiner un espace commun au sein de l'opération

Habitat & Construction

Ce secteur urbain devra privilégier de plus fortes densités. à proximité de l'espace vert commun.

Pour s'assurer de la diversification du parc de logements sur la commune, 2 secteurs ont été identifiés : le site de l'ancienne fromagerie et/ou la zone AU de la Route de Caen. Pour autant, les besoins dans ce secteur sont limités. En conséquence, la réalisation d'une opération respectant les objectifs de mixité sociale sur l'un des deux sites sera suivie d'une modification du document d'urbanisme afin de lever la servitude de mixité sociale établie sur l'autre. L'objectif serait d'atteindre à minima 20 logements par ha en tenant compte des espaces non constructibles (prise en compte des risques: inondations, chutes de blocs).. Au final, environ 2ha sont réellement mobilisables. Cette surface sera retenue pour le calcul du potentiel.





SAINT DÉsir NORD

38- SECTEUR RUE DE LA CITÉ JARDIN

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone AU s'étend sur 2.5 ha environ. Ce secteur correspond au prolongement de l'opération de la rue Victor Favrais. Elle longe la rue de la Cité Jardin qui marque la limite entre Saint-Désir et Lisieux. La zone mobilisable s'étend sur environ 1.5 ha.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Des accès directs sont possibles sur la rue de la Cité Jardin pour l'accès aux parcelles.

Une voie principale desservira la zone depuis le carrefour (rue du Camp Franc, route de la Cité Jardin) jusqu'à la rue Favrais.

Espaces ouverts & paysage

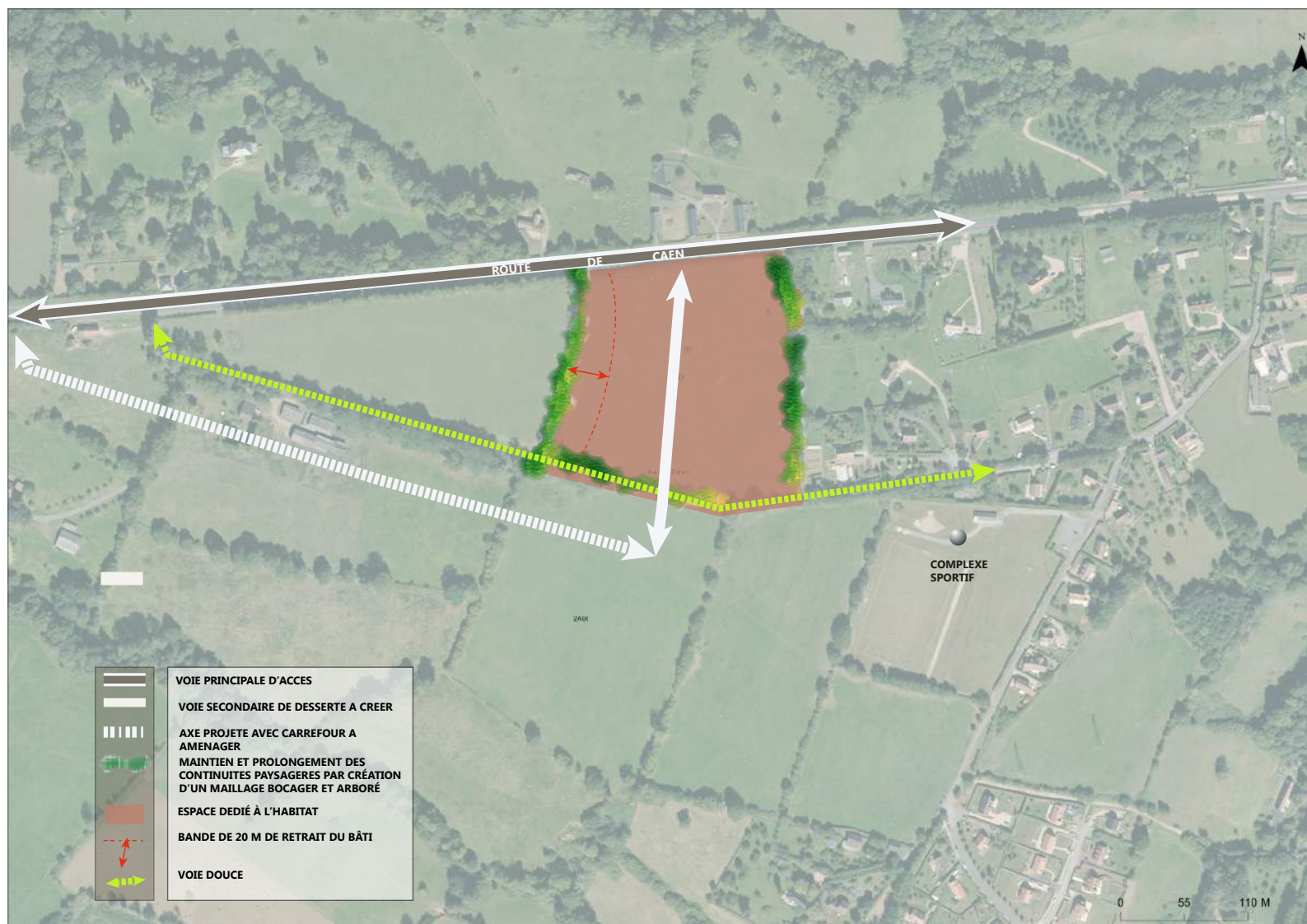
Située sur un coteau, l'insertion paysagère de l'opération doit être soignée. L'opération sera cadrée par le renforcement des linéaires existants. La limite Ouest de l'opération (partie la plus élevée) sera bordée par une haie en couronne délimitant l'espace agricole de l'espace bâti. Sur la partie Sud, la rupture de pente sera également accompagnée d'un linéaire végétal.

Des espaces non bâtis, seront organisés sur des bandes Est-Ouest dans l'axe des coteaux. Ils permettent de ménager des vues sur la vallée mais aussi de dessiner différents espaces au sein de l'opération qui peuvent se distinguer (taille des parcelles, implantations...).

Habitat & Construction

Les deux constructions en place seront détournées pour être mises en valeur dans l'opération. Nonobstant la qualité architecturale de ces deux maisons, le découpage parcellaire permet de conserver la trame bâtie originelle et de créer des repères au sein d'une opération neuve. De même, la trame urbaine (formes et dimensions des parcelles, implantation des constructions) de la Cité Jardin sera reprise pour dessiner la partie basse de l'opération.

Compte tenu de la pente et des difficultés à urbaniser la partie Sud du terrain, la zone AU, en proposant une densité de 25 logements par ha sur la partie mobilisable pourra accueillir environ 35 logements.





SAINT DÉSIR OUEST 39- SECTEUR ROUTE DE CAEN

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La zone 1AU s'étend sur environ 4 ha, en pente (environ 8 %) orientée Nord-Est. La problématique principale de cette zone réside dans son aménagement qui doit intégrer la pente en évitant les remblais et déblais massifs qui déstructureraient le paysage de coteaux.

Le plan de composition général de l'opération tiendra compte du dénivelé et des co-visibilités qui existent.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Les accès routiers :

- L'accès à la zone se fera par un prolongement de la voie qui dessert le complexe sportif.
- Un seul accès direct à la RD613a est prévu. Il permettra :
 - de tourner à droite en sortant de la zone,
 - d'y accéder pour les véhicules venant de Caen.

Les accès piétons :

- L'actuelle emprise du sentier qui prolonge la rue de la Croix de Fer sera utilisée pour irriguer la zone. Cette emprise doit être considérée comme une dorsale majeure de desserte des zones 1AU - 2AU et du complexe sportif du plateau de Saint-Désir.

Les principales dessertes intérieures seront réalisées

parallèlement aux courbes de niveaux qui découpent la parcelle. La desserte primaire viendra relier l'accès depuis le complexe sportif jusqu'à la sortie sur la départementale.

Des amorces sont à prévoir en direction de la zone 2AU. Afin d'envisager des développements de longs termes, il est préférable de prévoir des amorces en direction des parcelles situées à l'Ouest de la zone.

Espaces ouverts & paysage

Les haies qui cernent la parcelle seront conservées. Seules celles qui se situent sur les accès seront supprimées.

La gestion des eaux pluviales s'appuiera sur les voies pour créer des « noues - tampons ».

Au Sud-Ouest de la zone, une partie du terrain (surface environ 1 500 m²) demeurera non bâtie. Elle se situe sur le secteur le plus élevé de la parcelle. Des co-visibilités directes et lointaines pourraient s'établir entre ce secteur et les paysages environnants. Il peut, en lien avec la voie douce principale, constituer un îlot vert du secteur.

Dans le prolongement, et avec le même objectif, le long de la haie Ouest qui marque la limite de la parcelle une bande de 20 m demeurera non bâtie.

Pour l'implantation des constructions, les déblais et remblais ne sont pas autorisés au delà de 1.3 m.

Habitat & Construction

Pour éviter des remblais et déblais les constructions devront préférentiellement présenter une ligne de faîtage ou de façade principale perpendiculaire à la pente.

L'organisation générale de la zone s'appuiera sur un plan définissant une alternance de bande bâtie et non bâtie suivant le tracé des courbes de niveaux qui traversent le terrain. Le long des différentes voies, les constructions devront observer le même recul.

Une augmentation des densités, a minima 15 logements/ha doit être envisagée au plus près des espaces verts de l'opération. Une part de logements à vocation sociale est attendue au sein de l'opération (20 % des logements à réaliser). Pour s'assurer de la diversification du parc de logements sur la commune, 2 secteurs ont été identifiés : le site de l'ancienne fromagerie et/ou la zone AU de la Route de Caen. Pour autant les besoins dans ce secteur sont limités. En conséquence, la réalisation d'une opération respectant les objectifs de mixité sociale sur l'un des deux sites sera suivie d'une modification du document d'urbanisme afin de lever la servitude de mixité sociale établie sur l'autre.





SAINT GERMAIN DE LIVET 40- SECTEUR CENTRE-BOURG

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce secteur de 2.4 ha est situé dans le centre-bourg où se trouvent les principaux équipements communaux : l'école, la mairie et la salle polyvalente.

La salle polyvalente (salle des fêtes) génère quelques nuisances notamment liées aux circulations. Pour limiter ses impacts sur les riverains, un périmètre d'isolement de 100 m a été dessiné autour de la salle. L'opération sera réalisée en 2 tranches minimum. Ces deux étapes devront être réalisées sur des périmètres prenant appui sur des limites paysagères et en cohérence avec les autres éléments attendus dans l'opération (parking, voie douce...).

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

La circulation à l'intérieur de la zone à urbaniser sera traitée par de voie type secondaire et des ramifications de type tertiaire exclusivement.

La circulation douce sera organisée pour permettre un accès le plus direct possible entre l'opération et l'école.

Espaces ouverts & paysage

Un parking public sera aménagé Cette zone doit servir au stationnement des véhicules des usagers de la salle des fêtes, de l'école, de la mairie. Il pourra également être aménagé en vue de servir de parking visiteurs pour l'opération d'aménagement. Deux hypothèses demeurent dans le choix de sa localisation, soit au sud de l'école, soit de l'autre coté du chemin du Gros Orme.

L'aménagement de ce secteur doit favoriser les modes doux et limiter la présence de l'automobile. Les aménagements attendus doivent être « rustiques » pour limiter les frais d'entretien et laisser des possibilités d'usage ouvertes (plaine de jeu, fête de village).

Il est indispensable que cette opération soit traitée dans sa conception comme un projet urbain à l'échelle du centre bourg.

Habitat & Construction

Pour tenir les objectifs de construction la densité de la zone de 2.4 ha sera portée à 10 logements par hectare au moins.





SAINT JEAN DE LIVET 41- SECTEUR DE LA MAIRIE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ce projet de 5 logements s'accroche sur des limites parcellaires existantes et récentes (448 et 447).

Cet aménagement représente un point de départ pour la constitution d'une centralité aux abords de la mairie qui prendra forme sur du long terme sur l'ensemble de la parcelle n°449.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'entrée du secteur se fera par le côté du lieu Granval.

Des ouvertures viaires anticiperont le développement des constructions à moyen et long termes sur le reste de la parcelle n°449.

Espaces ouverts & paysage

Une ouverture (liaison douce) reliera l'espace de la Mairie entre les parcelles 377 et 447.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 8 logements par hectare minimum.





SAINT MARTIN DE LA LIEUE 42- SECTEUR DE L'ÉCOLE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Le secteur s'inscrit dans un contexte urbain avec la proximité de l'école, des commerces, des lieux de détente ainsi que des lieux sportifs.

L'objectif réside dans l'aménagement d'un lieu permettant le développement d'une offre de logements complémentaire à celle déjà existante. Soit, des logements de petites et moyennes tailles, adaptés pour les seniors et les jeunes couples.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'entrée principale se fera par le Sud de l'espace projet.

Habitat & Construction

Le bâti à l'Ouest se positionnera de manière à respecter des distances minimales avec les limites postérieures et séparatives du fait d'une proximité avec le bâti pavillonnaire existant sur les parcelles 35 et 36.

La densité programmée pour cette zone sera corrélée avec la densité entreprise dans l'espace de développement du secteur «chemin des sables».

Environ 7 logements seront à programmer sur ce secteur.





SAINT MARTIN DE LA LIEUE 43- SECTEUR DES MONETTES

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'objectif d'aménagement de la zone réside dans une conception prenant en compte les pentes importantes du site ainsi que les vues remarquables sur la vallée de la Touques. Les proximités au centre-ville de Saint-Martin de la Lieue sont à révéler par la conception de l'aménagement général et de la mise en exergue de liaisons douces structurantes.

Cet espace d'environ 3.5 ha représente la première phase d'urbanisation des Monettes. Les structures viaires, les lisières paysagères, les équipements doivent anticiper un aménagement global du site.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès principal sur la route de Fervaques devra être réalisé au sud du Calvaire, partie sécurisée et visibilité dégagée.

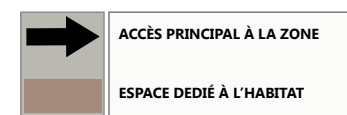
L'impasse des Monettes permettra de desservir le site par le haut et permettra à terme de boucler le secteur vers le Sud.

Espaces ouverts & paysage

Les circulations douces connecteront l'espace belvédère, l'impasse des Monettes ainsi que l'espace paysager collectif au Sud de la zone.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone est de 15 logements par hectare minimum.





SAINT MARTIN DE LA LIEUE 44- SECTEUR CHEMIN DES SABLES

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cet espace d'environ 0,8 ha correspond à un espace de développement de l'habitat pour la commune.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

L'accès principal se fera à partir de la rue Joseph Le Mauff au nord du secteur AU. D'autres connexions, notamment en liaison douces, pourront connecter le site à la rue Joseph Le Mauff.

Habitat & Construction

La densité programmée pour cette zone sera corrélée avec la densité entreprise dans l'espace de développement du centre-ville (secteur de l'école).

Environ 10 logements par hectare seront à programmer sur ce secteur.



SAINT-DESIR

45- SECTEUR DE LA ZONE D'ACTIVITES

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette zone d'activités s'étend de part et d'autre de la RD.613, voie classée à grande circulation. L'objectif est de fixer les principes d'aménagement au Sud de la RD.613.

STRUCTURATION URBAINE

Circulations & Stationnement

Des voies secondaires desservent les entreprises de la zone d'activités. Le prolongement de Rue de l'Oppidum, au Sud de la zone d'activités, vers l'Ouest est à prévoir. Les voies secondaires de la zone d'activités doivent être raccordées au réseau viaire par le giratoire aménagé sur la RD.613, à l'Est du secteur. Le prolongement de la Rue de l'Oppidum ne pourra pas être raccordé à la RD.159.

Les nouveaux accès sont interdits le long de la RD.613. Ils devront être créés depuis la Rue de l'Oppidum ou son prolongement. Les accès individuels pourront être autorisés le long de la RD.159, sous réserve de l'accord du gestionnaire de voirie.

Espaces ouverts & paysage

Les éléments paysagers identifiés au titre du Code de l'urbanisme doivent être préservés et intégrés à

l'aménagement du site.

Un espace paysager ouvert est à aménager le long de la RD.613, dans la bande de 35 mètres depuis l'axe de la voie.

Construction

Les constructions devront observer un recul minimum de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD.613.



VOLET N°2

D- SECTEURS D'OAP « DENSITÉS »

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Ces secteurs d'OAP « densités », repérés sur le règlement graphique, représentent des espaces supérieurs à 5000m².

L'urbanisation de chacun de ces secteurs devra se réaliser en cohérence avec les chiffres indiqués dans le tableau ci-après, en terme de production de logements ainsi que de densités (les densités indiquées sont des densités à minima).

Des adaptations aux densités prévues dans le tableau pourront être envisagées en cas de terrain en pente, de prise en compte paysagères ou de zones de risques.

Il sera imposé à toute nouvelle opération d'aménagement, la possibilité de raccorder sa voirie (rue et chemin pédestre ou cyclable), en espace non privatif, à la voirie existante ou aux opérations contiguës prévues ou possibles ultérieurement.

Commune	Numéro d'OAP indiquée sur le plan de zonage	Taille en ha	Densité à prévoir	Nombre de logements potentiel
Lisieux	1	0,82	25	21
Lisieux	2	0,97	25	24
Lisieux	3	0,55	25	14
Lisieux	4	0,83	25	21
Lisieux	5	1,3	25	33
Lisieux	6	1,2	25	30
Lisieux	7	0,83	25	21
Lisieux	8	0,5	25	13
Lisieux	9	0,5	25	13
St désir	10	0,9	15	14
St désir	11	1,5	15	23
Beuvillers	12	0,67	15	10
Glos	13	1,17	15	18
Glos	14	0,7	15	11
Glos	15	0,78	15	12
Moyaux	16	0,8	12	10
Marolles	17	0,56	12	7
Le pré d'Auge	18	0,86	12	10
Fumichon	19	0,5	8	4
St Martin de Mailloc	20	1,5	8	12
St Martin de Mailloc	21	1,78	8	14
Ouilly du Houley	22	0,96	8	8

LOCALISATION DES OAP « DENSITÉ »

