



## Élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

LINTERCOM LISIEUX PAYS D'AUGE NORMANDIE

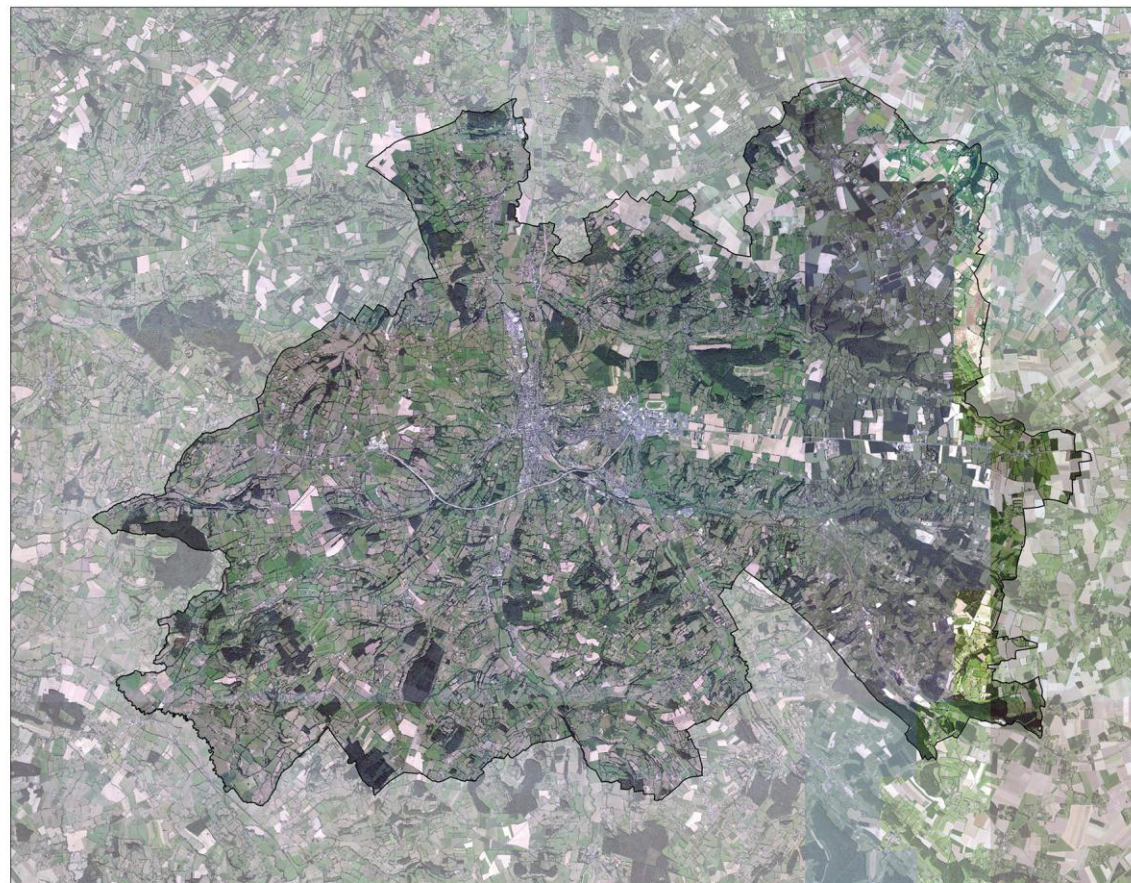
**Pièce n°2**

### APPROBATION

PROJET D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération d'approbation  
du 21 décembre 2016



# Sommaire

## **I. Dessiner le territoire de demain ..... 7**

- 1. Le centre-ville et le quartier de la gare, un projet qui appelle l'amélioration du service ferroviaire de la ligne Paris Normandie .....8**
  - 1.1. Renforcer les fonctions du cœur de Lintercom : Assurer le rayonnement commercial du centre-ville ..... 8
  - 1.2. La Gare contemporaine : d'une gare au « quartier gare » ..... 8
- 2. Construire un cœur urbain attractif et rayonnant autour du fond de vallée Lexovien ..... 10**
  - 2.1. Promouvoir la qualité de vie en milieu urbain ..... 11
  - 2.2. Renouveler le paysage en fond de vallée ..... 12
- 3. Un développement qui garantit la qualité de vie et l'équilibre de notre territoire ..... 15**
  - 3.1. Définir nos espaces de vie et organiser le territoire augeron autour du maillage d'équipements publics, de services et de commerces ..... 15
  - 3.2. Viser une répartition réaliste de l'offre d'habitat ..... 16

## **II. Unir les territoires de Lintercom .....21**

- 1. Le réseau des vallées, l'agriculture et les espaces naturels comme socle du Pays d'Auge ..... 212**
  - 1.1. Affirmer le rôle structurant des vallées .....22
  - 1.2. Défendre une agriculture augeronne à haute valeur naturelle 23
  - 1.3. Etayer et mettre en valeur la trame verte et bleue en développant sa multifonctionnalité .....24
  - 1.4. Rendre compatible les projets de Lintercom avec les dynamiques naturelles.....26
- 2. Favoriser une mobilité plus durable au service des habitants et des usagers et support du projet de territoire ..... 29**
  - 2.1. Penser la ville des piétons et des cyclistes .....29
  - 2.2. Automobile et transport collectif, passer de la concurrence à la complémentarité .....30
  - 2.3. Inscrire l'alternative modale dans l'espace et dans le temps ..31
  - 2.4. Se doter des outils et des moyens pour un projet cohérent de territoire et de mobilité .....31
- 3. Une politique de communications numériques pour Lintercom ..... 32**

<b>III.</b>	<b>Vivre et Accueillir dans le Pays d’Auge</b>	<b>33</b>
<b>1.</b>	<b>Diversifier l’offre foncière et immobilière pour l’économie.....</b>	<b>34</b>
1.1.	Favoriser l’investissement et les retombées économiques pour le territoire.....	34
1.2.	Le tourisme : pour une politique d’accueil et de loisirs.....	35
<b>2.</b>	<b>Améliorer le parc existant, limiter la consommation foncière.....</b>	<b>36</b>
2.1.	Améliorer le parc existant.....	37
2.2.	La prise en compte des besoins liés au vieillissement.....	37
2.3.	Diversifier l’offre de logements pour une meilleure prise en compte des besoins.....	37
2.4.	Une production plus économe en foncier et soucieuse de préservation de l’environnement.....	38
<b>3.</b>	<b>L’agriculture augeronne : une économie à forte valeur ajoutée.....</b>	<b>39</b>
3.1.	Donner à l’agriculture les meilleures conditions d’exercice....	39
3.2.	Favoriser l’agriculture dans son identité augeronne.....	41
3.3.	Renforcer les liens avec le tourisme.....	41

*Les schémas présentés dans le document ont une valeur indicative. Ils illustrent les principes et les objectifs du projet mais ne constituent en aucun cas le zonage réglementaire du PLUi*

## AMBITION ET ENJEUX DU PROJET

### Le positionnement de Lintercom dans l'Estuaire et la Normandie

De par sa dénomination, Lintercom Lisieux Pays d'Auge Normandie traduit la volonté et la réalité du dépassement des entités géographiques communales et intercommunales. Tant pour les habitants que pour les activités, le bassin de vie s'est substitué progressivement et intensément aux frontières administratives. Le projet de PLUi doit d'abord prendre en compte cette réalité.

Dans la logique du développement de la Vallée de la Seine, Lintercom est située au cœur de la Normandie. La proximité de l'Estuaire, appelé à un développement majeur, et l'amélioration des liaisons ferroviaires constituent des atouts de premier ordre pour construire un PLU communautaire, dans la cohérence et avec visibilité.

Dans ce contexte, Lintercom, ouverte aux partenaires institutionnels et économiques, se doit d'assurer sa fonction d'hinterland agricole, industriel, touristique et de services.

### Lisieux : capitale et cœur du Pays d'Auge

Tel que l'affirme le SCoT Sud Pays d'Auge, Lisieux reste la capitale historique, démographique, administrative et économique du Pays d'Auge et « si un cœur de territoire se porte bien, alors tout le territoire s'en porte mieux ».

L'amélioration de la capacité à rayonner sur le territoire et au-delà apparaît comme un défi à relever dans toutes ses composantes :

- renforcer l'armature urbaine et simultanément les fonctions économiques et commerciales, y compris touristiques ;
- maîtriser et utiliser les espaces disponibles ou mobilisables ;

- concilier l'urbanisme et la mobilité, notamment en faisant évoluer ou en rééquilibrant les modes de déplacement, pour des services et des équipements « à portée de pied, de vélo, de bus ou de train » ;
- améliorer la qualité de l'habitat, améliorer les conditions de vie de ses habitants en répondant aux besoins, en offrant plus d'activités, d'échanges, de services ;
- prendre encore plus en compte « la nature en ville », d'autant que les acquis et le potentiel naturel sont d'importance.

Le PLUi constitue un creuset d'évolutions pour le logement, l'habitat, l'économie, le tourisme, le transport, les services. Une telle ambition suppose aussi une évolution des compétences et des actions à mettre en œuvre par Lintercom, pour se donner à la fois les moyens de faire face au défi urbain et irradier ses résultats sur l'ensemble du territoire.

Pour réussir, Lintercom sera en particulier appelée à définir une politique foncière (maîtrise du foncier, incitations financières, mesures fiscales) pour améliorer l'existant et dynamiser le marché foncier.

### Agriculture, paysage, environnement : un territoire emblématique de la Normandie

Les terres de Lintercom composent une parfaite image d'Épinal de la campagne : constructions à pans de bois, paysages de bocage aux pâturages gras, troupeaux de vaches et de chevaux, villages pittoresques resserrés autour d'une église... Même si le défrichage est plus ancien, le paysage typique s'est en fait constitué à partir du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ces terres, comme ailleurs, sont marquées par un particularisme fort : le foncier agricole, dont les surfaces diminuent, est propriété privée : ces terres nourricières, sont notre bien commun et doivent le rester pour Lintercom et pour les territoires extérieurs.

Dans cette perspective et dans ce cadre, le projet de PLUi se doit de :

- rendre à l'agriculture des terres qui ne sont plus réservées à l'agriculture dans les documents d'urbanisme actuels ;
- considérer le sol comme une ressource épuisable et être sobre en consommation de foncier ;
- prendre les mesures propres à réserver les éléments d'identité de l'activité agricole.

Lintercom sera aussi appelée à ajouter à sa politique de développement économique une dimension agricole, en particulier en encourageant des projets de diversification et en menant des opérations de communication.

L'agriculture a façonné et façonne toujours le paysage. En se développant en fonds de vallées, avec une dominante de prairies extensives, et sur les plateaux, avec un substrat très favorable aux grandes cultures, le bocage reste la marque première du paysage. La préservation et la mise en valeur du ou des paysages constituent un enjeu majeur pour Lintercom. Le PLUi doit veiller au respect de cet enjeu conciliable avec les besoins de l'activité économique.

D'évidence, les paysages riment avec la terre et l'eau, la trame verte et la trame bleue. Ces trames participent à l'élaboration du PLUi et sont un outil d'aménagement, comme d'autres, donc un outil d'aménagement à prendre en compte. Lintercom dispose d'une richesse certaine avec ses cours d'eau et ses espaces naturels. Au-delà de cette indispensable prise en compte pour la conservation et la préservation, ces cours d'eau et ces espaces naturels sont autant de réservoirs à utiliser pour améliorer la qualité de vie, la structuration entre les espaces urbains et/ou ruraux ou encore, au cœur de ces espaces, la circulation et les espaces de loisirs.

Ainsi, si la nature même du PLUi vise à préserver nos ressources par une structuration du territoire qui vise à limiter la consommation des espaces agricoles et naturels, il est impératif de fixer des objectifs en matière d'intégration paysagère respectant la qualité des sites et de faire émerger un urbanisme qui rehausse les éléments du paysage représentatifs de l'identité des lieux afin de maintenir les traits du paysage augeron encore lisibles sur notre territoire.

### Une pensée renouvelée de l'aménagement du territoire

Le PLU communautaire constitue une protection efficace contre des pratiques antérieures sources de dérives ou d'incohérences internes et externes, coûteuses pour l'environnement et les finances locales. Aujourd'hui, la fragmentation dans l'aménagement du territoire apparaît dépassée.

Des territoires communaux existent, plus ou moins urbains ou ruraux. Le PLUi dirige l'ensemble des 33 territoires vers 1 territoire qui est celui de la cohésion territoriale. Simultanément, la déclinaison « trame verte » / « trame bleue » est supra-communale et participe à l'équilibre communautaire urbain, péri-urbain et rural.

Dans le respect des règles édictées par nos législateurs, dans le cadre des orientations et principes définis par le SCOT Sud Pays d'Auge, l'élaboration du PLUi est le moment de l'ambition, de la cohérence intercommunale sur l'ensemble du territoire, tout en préservant les éléments d'identité. Le développement passé, en premier rang celui de l'habitat massif et diffus ou dispersé, n'est pas durable.

Le présent PADD présente des orientations générales : aucune n'est à classer avant ou après l'autre, et aucune n'est indissociable de l'autre.

Ainsi, le projet de PLUi vise à :

- renforcer l'armature urbaine autour des espaces de vie du pôle lexovien, des pôles relais / du pôle d'équilibre et des communes de la zone rurale ;
- freiner la consommation terres agricoles ou des espaces naturels ;
- cibler d'abord les nouvelles constructions de logements sur les espaces de vie équipés (services publics et privés, commerces, réseaux).

Ces choix majeurs sont cohérents avec la volonté d'obtention d'une très bonne qualité de vie dans ces espaces et le souci de prendre en compte les investissements réalisés par les collectivités.



# I. DESSINER LE TERRITOIRE DE DEMAIN



## 1. LE CENTRE-VILLE ET LE QUARTIER DE LA GARE, UN PROJET QUI APPELLE L'AMELIORATION DU SERVICE FERROVIAIRE DE LA LIGNE PARIS-NORMANDIE

Le territoire de Lintercom entend se saisir de l'opportunité de l'amélioration des liaisons ferroviaires pour construire un nouveau projet de ville. Si la gare et le centre-ville en constituent les points névralgiques, ce sujet emporte l'avenir de Lintercom et plus largement du Pays d'Auge.

Seuls un projet partagé et le maintien d'un réseau de transport cohérent à l'échelle locale permettent d'envisager des effets positifs de l'amélioration du service ferroviaire ou de la grande vitesse.

Ce projet, d'intérêt communautaire, sera construit avec l'ensemble des partenaires de Lintercom pour lui donner une résonance à l'échelle du territoire augeron.

### 1.1. RENFORCER LES FONCTIONS DU CŒUR DE LINTERCOM : ASSURER LE RAYONNEMENT COMMERCIAL DU CENTRE-VILLE

La montée en puissance des commerces de périphérie nécessite d'affirmer les spécificités du centre-ville, de s'en distinguer, pour éviter un déséquilibre commercial. Pour ce faire, plusieurs actions sont à engager en matière d'aménagement de l'espace.

- Densifier l'armature commerciale existante autour des rues piétonnes pour éviter de diluer l'attractivité du centre-ville, notamment en protégeant les linéaires commerciaux et en usant des outils règlementaires pour protéger leur destination commerciale. L'usage de ces outils règlementaires se fera dans

toutes les communes aux centres constitués (Lisieux, Moyaux, Saint-Martin-de-la-Lieue, Beuvillers, Glos) ;

- Redéfinir les parcours de circulation piétonne dans l'espace public du centre-ville :
  - depuis les espaces de stationnements, les gares et les entrées du centre-ville jusqu'aux rues piétonnes ;
  - le long des cours d'eau pour retrouver leur présence dans l'espace public et redéployer l'offre de stationnement qui occupe les abords des cours d'eau.
- Réorganiser la politique de stationnement dans le centre-ville (*cf. partie mobilités*) avec un objectif : un espace de stationnement doit répondre aux besoins des utilisateurs (touristes, résidents, actifs travaillant dans les commerces, chalands...) avec une politique tarifaire et une localisation spécifiques ;
- Élargir le potentiel de chalands en faisant du tourisme une orientation majeure de la politique économique de Lintercom. Cela implique un partenariat renforcé avec les territoires de la Côte Fleurie et les communautés de communes voisines pour positionner Lintercom, asseoir la place de centre urbain de Lisieux, porte d'entrée et de découverte du Pays d'Auge.

### 1.2. LA GARE CONTEMPORAINE : D'UNE GARE AU « QUARTIER GARE »

Lisieux dispose d'une liaison ferroviaire performante en direction de Deauville, de Caen, de Rouen, de l'Eure et de Paris. L'annonce d'une amélioration de la desserte ferroviaire du Pays d'Auge est une occasion unique pour penser l'avenir du quartier de la gare qui ne peut plus se résumer à ses fonctions de « transports ». L'initiative de création d'un pôle d'échanges multimodal et la reconversion de l'espace Wonder

ouvrent la voie à la conception d'un projet urbain global pour ce qui doit devenir un « quartier-gare ».

Par définition, une gare est un point de concentration des flux qui va rayonner sur un territoire. En conséquence, les activités, équipements, commerces et services qui y seront présents (cité judiciaire, pépinière d'entreprises, télécentre...) sont destinés à couvrir des besoins qui sont ceux d'une population qui dépasse celle de la ville de Lisieux voire même de Lintercom, au même titre que les passagers qui viennent à la gare.

Faire de ce quartier un prolongement du centre-ville pourrait s'avérer difficile dans le contexte de faible tension économique et démographique. Il s'agit donc de jalonner les espaces en constituant un quartier autour de la gare et de tisser un lien fort jusqu'au centre-ville en requalifiant la rue d'Alençon et en proposant un nouveau schéma de modes de déplacements en centre-ville permettant de basculer aisément d'un centre à l'autre.

Donner un nouvel élan au quartier de la gare demande la mobilisation des espaces situés à proximité immédiate. C'est là que se joue la dimension de projet et le bénéfice de la présence de la gare. La conception d'un quartier gare doit répondre à plusieurs exigences pour renforcer le cœur de Lintercom :

- produire des activités de commerces, de services et d'équipements spécifiques / complémentaires au centre-ville ;
- répondre à une problématique de redéploiement de l'activité économique en centre-ville ;
- afficher une mixité fonctionnelle entre logements-activités-services-commerces ;
- proposer un nouveau schéma de transport en commun faisant du pôle Gare un pôle d'échange multimodal du centre-ville.

Pour accéder à ce nouveau statut, le quartier de la gare dispose d'un atout, la présence de plusieurs îlots et espaces délaissés, et notamment deux espaces faiblement impactés par le risque inondation dont l'aménagement sera prioritaire et devra s'amorcer dans la durée du présent PLUi :

- l'îlot compris entre la rue de la gare et la rue de Verdun autour de l'hôtel Régina. Il est possible d'y préempter l'ensemble des espaces intérieurs (environ 0,8 ha) pour installer à terme des constructions destinées à l'habitat et aux activités économiques. Dans un premier temps, il apparaît important de « redonner de la visibilité » à cet espace, de pouvoir le traverser, le connaître et de lui restituer sa situation très avantageuse entre la gare et le centre-ville ;
- le parking à l'est de la gare, rue des Pavements (environ 0,5 ha). Il doit annoncer par sa conception, la qualité urbaine de toute l'opération à conduire autour de la gare ;

D'autres espaces situés autour de la gare seront à mobiliser à moyen ou long terme selon la dynamique des projets :

- le long des voies ferrées, les entrepôts SERNAM ainsi que les terrains non bâtis situés entre l'Orbiquet et la route d'Orbec ;
- le site de l'entreprise Plysorol, site industriel devant conserver sa vocation d'espace économique en fond de vallée. Pour valoriser cet ensemble, une reprise de la voie partant du site Lactalys et longeant les voies ferrées est à envisager.
- la zone humide au sud des voies ferrées. Compte tenu des capacités constructibles des espaces précédemment cités, cet espace ne sera pas bâti mais servira à la mise en scène de l'entrée de ville ferroviaire.

## 2. CONSTRUIRE UN CŒUR URBAIN ATTRACTIF ET RAYONNANT AUTOUR DU FOND DE VALLEE LEXOVIEN

La création d'un pôle urbain faisant abstraction des limites communales est une proposition pour penser l'aménagement du fond de vallée à une échelle plus large. Il s'agit d'organiser un ensemble qui constitue un cœur pour l'ensemble du Pays d'Auge avec deux éléments clés à souligner :

- affirmer la place de Lisieux : cœur urbain du pays d'Auge ;
- créer une identité augeronne urbaine.

Il s'agit de mobiliser les espaces ayant la plus forte intensité urbaine pour créer, non pas un ensemble continu, mais un axe de pôles urbains depuis les communes en aval de Lisieux jusqu'à Saint-Martin-de-la-Lieue le long de la Touques, et jusqu'à Glos le long de l'Orbiquet, en s'appuyant sur leur capacité d'accueil et en visant parallèlement un accroissement du niveau de services (commerces, services, équipements).

Saint-Désir et les quartiers de Hauteville sont intégrés à ce pôle urbain.

Ce système de fond de vallée devra s'accompagner d'une amélioration des connexions entre les espaces de plateaux que sont les quartiers de Hauteville, Lisieux et l'ensemble des zones d'activités situées le long de la RD613. La dimension de cet espace (9 km du nord au sud, 4 km de Saint Désir jusqu'aux limites est du quartier de Hauteville et 7 km jusqu'aux limites est de la future zone d'activités des Hauts de Glos) permet de réfléchir à une nouvelle politique de transport.

Des impératifs encadrent la réalisation de ce projet qui doit rendre la ville séduisante et attractive, ils seront les principaux facteurs de l'attractivité de Lintercom. Pour répondre à cette ambition, il faut :

- considérer l'eau et les espaces naturels de la trame verte et bleue comme :

- éléments de la qualité de vie,
- supports de mobilité,

- proposer un nouveau schéma de déplacements qui rende crédibles les alternatives à l'automobile et qui facilite les déplacements sur des distances courtes ;
- mobiliser en priorité les espaces délaissés et sous-utilisés (friches) et le parc de logements vacants dans Lisieux ;
- mettre en place un projet autour de la gare et tisser des liens entre centre-ville et gare ;
- renforcer les équipements et les services/commerces pour les communes du fond de vallée, ce qui est notamment le cas avec les projets en cours : pôle de santé libérale ambulatoire multisites (centre-ville, Hauteville, mais également un site sur Moyaux), cinéma multiplexe, CIAP, la transformation du palais épiscopal...).

Dans le fond de vallée lexovien, ce sont 1 580 logements qui seront réalisés dont 1 100 sur Lisieux, soit 75 % du total à produire sur Lintercom en réponse aux orientations du SCoT Sud Pays d'Auge.

## 2.1. PROMOUVOIR LA QUALITE DE VIE EN MILIEU URBAIN

### ➤ Renforcer les mobilités dans le fond de vallée lexovien

Améliorer la mobilité des habitants vise autant à réduire les distances spatiales (et sociales) qu'à profiter au maximum du potentiel que peuvent avoir les différentes entités de la ville.

À l'échelle du fond de vallée lexovien, il s'agit de repenser le plan de circulation et de formaliser une voie en mode doux (site propre et/ou voie partagée) pour relier OUILLY-le-Vicomte à GLOS et à SAINT-MARTIN-de-la-LIEUE.

Une refonte du système de transport en commun peut s'envisager, elle s'orientera vers :

- une desserte en boucle autour de la gare et du centre-ville ;
- le renforcement des liens est-ouest de Saint-Désir à la zone des Hauts de GLOS via les quartiers de Hauteville pour couvrir les secteurs les plus densément peuplés et les zones d'emplois actuelles et futures ;
- une liaison nord-sud prolongeant l'idée d'une agglomération de fond de vallée le long de la Touques et de l'Orbiquet.

Dans ce système, il faut au maximum 20 minutes pour relier le centre de Lisieux à vélo depuis n'importe quel point ou effectuer le trajet de Saint-Désir aux Hauts de GLOS en transports en commun.

À ces orientations, il faut ajouter le nécessaire développement de la mixité des modes de circulation dans les bourgs de Beuvillers, Saint-Martin-de-la-Lieue et GLOS (aménagement des espaces publics et de la voirie, mise en place de plateaux de circulation mixte, etc.).

Au-delà de ce tronçon nord-sud s'ajoutent les connexions à amorcer vers les territoires voisins (Livarot, Orbec, Pont-l'Évêque, Deauville, St-Pierre-sur-Dives et Mézidon).

### ➤ Décloisonner les quartiers du cœur de ville

Les circulations dans le cœur de Lisieux sont guidées par des boulevards qui isolent le centre-ville. À la logique circulaire des boulevards, il faut proposer des principes d'avenues, c'est-à-dire de radiales pour diffuser la centralité. Pour marquer l'entrée dans le cœur de ville, les ronds-points formant l'intersection des boulevards pourraient être revus afin d'intégrer et de sécuriser les modes doux. Sur le plan urbain, cela permet d'atténuer les ruptures entre différents quartiers.

Un deuxième principe d'échanges doit être appliqué : celui de la porosité entre les espaces naturels et le milieu urbain. Les éléments naturels sont présents dans la ville (eau, espaces verts) et à proximité immédiate grâce aux coteaux qui l'entourent.

Ces deux principes déterminent dans leur application les liens manquants pour améliorer les circulations dans le cœur de Lintercom.

Au-delà de l'axe nord-sud précédemment évoqué qui trouve sa partie urbaine la plus intense entre le centre-ville et la gare, ce sont des liaisons est-ouest qui seront à développer. Il s'agit en particulier des axes suivants :

- la création de liens forts d'est en ouest entre la « basse ville » et Hauteville :
  - a. via l'Hôpital / la rue Roger Aini en direction du centre-ville,
  - b. via la basilique en direction de la gare ;
- de la Touques à la halte ferroviaire Grand Jardin pour diffuser son attractivité ;

- de la Touques à la gare autour de la rue Fournet ;
- en plaçant les accès à la gare dans une logique d'itinéraires de desserte des quartiers.

Ces liaisons (existantes ou à créer) autour de la gare sont autant de portes d'accès au réseau de circulation (tous modes) pour cette gare qui n'est adossée à aucun axe majeur.

### ➤ **S'appuyer sur la trame verte et bleue**

L'eau et les espaces naturels sont parties prenantes du projet car elles rencontrent une demande sociétale forte qui vise à les intégrer selon un principe déjà usité de « nature en ville ». Ce concept n'est pas exclusif aux grandes agglomérations et peut s'appliquer à l'ensemble du fond de vallée lexovien car si toutes les communes n'ont pas un caractère « urbain », l'accès aux espaces naturels et leur présence au sein des aménagements restent souvent très limités. Pour illustrer ce principe d'intégration des espaces naturels dans la composition urbanistique, on peut citer l'exemple du parc communal de Beuillers et l'utilisation de la prairie inondable qui enserré le cœur de Saint-Martin-de-la-Lieue.

Autour de l'eau, plusieurs projets sont à conduire :

- poursuivre la reconquête des berges pour dessiner des itinéraires de circulations douces ;
- révéler l'eau dans la ville en permettant l'accès aux berges et en donnant la possibilité de lire les cours d'eau (révéler l'île Dominique et l'îlot Castres à Lisieux ou encore le Cirieux dans Saint-Désir) ;
- libérer des espaces de stationnement pour donner accès à l'eau et jaloner l'espace public d'espaces naturels ;
- évaluer toutes les possibilités de construction et d'usage du foncier situés dans les zones inondables du PPRI.

Concernant la trame verte, il s'agit avant tout d'étirer la qualité des paysages auvergnats présents sur les coteaux et autour des cours d'eau (ripisylves) au sein des espaces urbanisés. Cette orientation peut s'appuyer sur les liaisons nouvelles ou à renforcer déjà évoquées mais doit également se construire autour des futurs projets urbains pour agrandir ce réseau vert. En plus de sa vocation écologique, d'espaces de circulation et de récréation, cette trame verte doit aider le territoire à identifier des entités distinctes entre bourgs et entre les différentes parties de la ville (maintien de coupures vertes). La trame verte prend ainsi une dimension fonctionnelle et permet de relier physiquement les coteaux boisés qui bordent les espaces urbains.

## 2.2. **RENOUVELER LE PAYSAGE EN FOND DE VALLEE**

La mobilisation foncière pour produire de nouveaux logements, des surfaces de commerces et de bureaux doit s'accompagner d'une réflexion sur le mode opérationnel à tenir. Pour construire un projet cohérent à l'échelle du fond de vallée lexovien, il s'agira de promouvoir des opérations d'ensemble à caractère multi-sites quand cela sera possible.

De nombreux espaces délaissés sont identifiés le long de la Touques et de l'Orbiquet. La plupart correspondent à d'anciens sites d'activités. En dehors de ces sites, il apparaît également une sous-occupation de certains îlots qui bénéficient pourtant d'une localisation très avantageuse. Par leur localisation, ces sites ont un potentiel de mutation qui va servir le projet global. Ces espaces offrent de nouvelles surfaces constructibles mais ne peuvent se résumer à un potentiel constructible. Leur mobilisation doit être accompagnée d'une stratégie urbaine, d'un projet qui dépasse les seules limites de chaque site pour chercher leur valeur ajoutée dans l'amélioration du cadre de vie du quartier ou du bourg qui les

environne. Pour chaque site identifié, une orientation d'aménagement précisant les objectifs du programme et de l'opération sera rédigée.

Pour répondre aux exigences réglementaires de réduction des consommations foncières et en accord avec les orientations du SCoT Sud Pays d'Auge, il est proposé de mobiliser prioritairement les espaces déjà urbanisés et desservis par les réseaux pour développer de nouvelles zones d'urbanisation. La présence d'espaces délaissés (ou friches) et sous utilisés est un potentiel inestimable pour le territoire. Les opérations qui seront à conduire par renouvellement urbain sont plus complexes et plus onéreuses en termes d'investissement (à court terme) mais ce sont elles qui garantiront le maintien de l'animation et de l'attractivité de Lintercom.

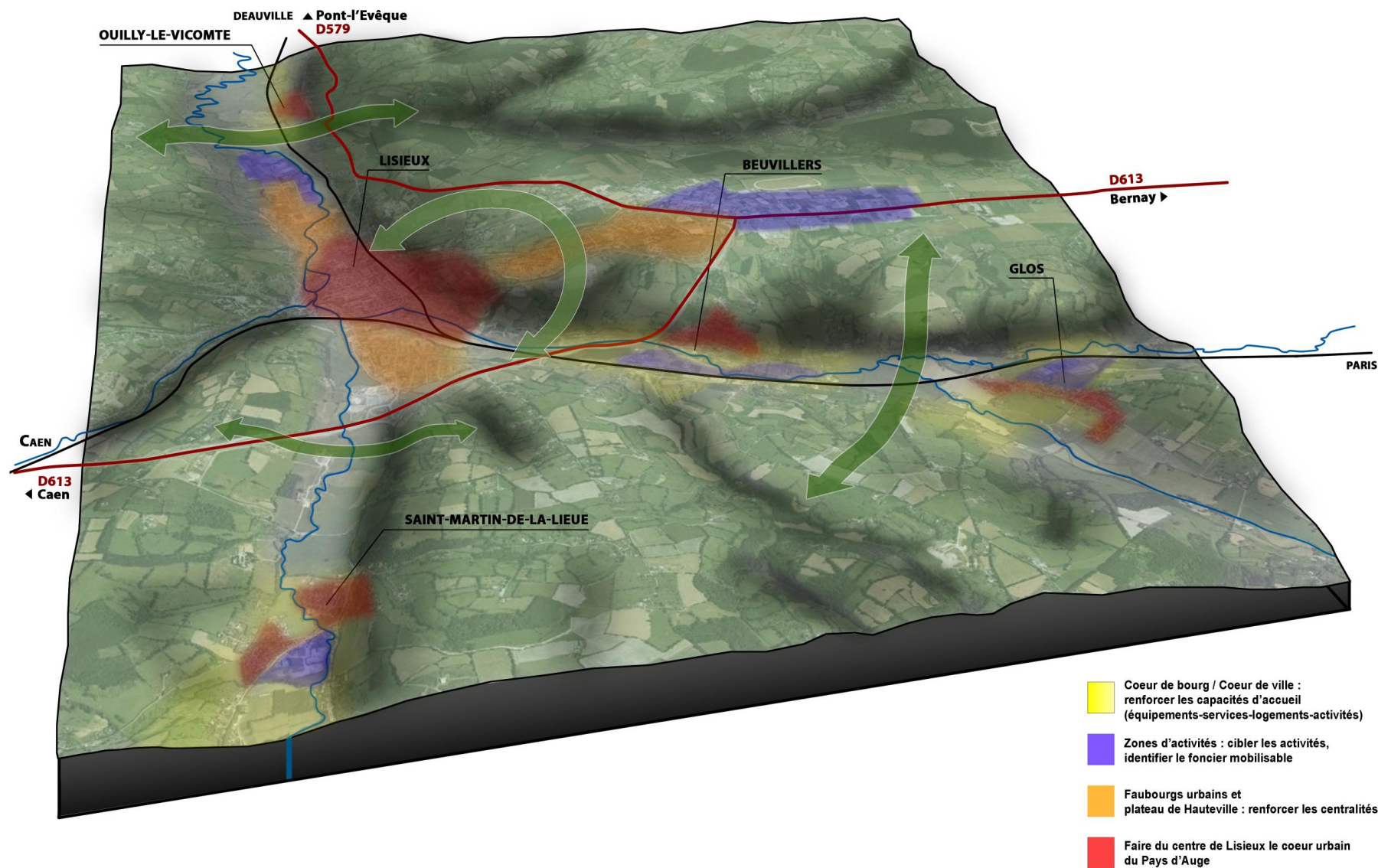
Dans ces espaces délaissés ou sous-utilisés, ce sont des projets mixtes qui sont attendus permettant tout autant de reconstituer une offre de logements que de développer des espaces d'activités (commerces, artisanat, services, bureaux, activités touristiques...). Concernant l'offre de logements dans le centre-ville, la priorité est de s'orienter vers la résorption de la vacance et l'amélioration du parc de logements pour éviter de déséquilibrer un marché qui reste fragile avec une offre nouvelle abondante.

Aussi, la mobilisation des espaces en fond de vallée restant la priorité, la localisation de projets de logements en dehors des continuités urbaines n'est pas à exclure et ceci sur une échelle de temps et de priorité d'ordre secondaire.

La mobilisation des terrains en fond de vallée permettrait de saisir des opportunités foncières (par anticipation) sur des secteurs appelés à connaître des changements à court terme. Il est donc nécessaire d'établir un calendrier de mobilisation des tènements en fonction des capacités d'investissement mais aussi au regard des projets déjà engagés ou pour lesquels les échéances sont annoncées.

Ce renouvellement d'image doit prendre appui sur l'opportunité que constitue l'amélioration du service ferroviaire. Mettre en place une entrée de ville ferroviaire attractive et de qualité est impératif. Les entrées de ville établissent les premiers liens entre le visiteur et la ville et en constituent les portes contemporaines : elles doivent avoir un rôle structurant et qualifiant pour les territoires traversés et jouer un rôle de guide. Dans le cas de Lisieux, la qualification de l'entrée ferroviaire sud-est permettrait d'une part d'améliorer le cadre de vie et d'autre part d'accroître l'attractivité de la ville dans un objectif de retombées touristiques et économiques dont l'image est l'un des vecteurs. Cette entrée ferroviaire doit permettre de révéler une identité forte et remarquable, d'attiser la curiosité et d'annoncer le potentiel touristique de la ville et de ses environs. Dans ce cadre, la forte présence de la basilique permet à Lisieux de se distinguer en créant un effet d'appel important.

# Le fond de vallée lexovien : support de l'intensité urbaine et naturelle



### 3. UN DEVELOPPEMENT QUI GARANTIT LA QUALITE DE VIE ET L'EQUILIBRE DE NOTRE TERRITOIRE

#### 3.1. DEFINIR NOS ESPACES DE VIE ET ORGANISER LE TERRITOIRE AUGERON AUTOUR DU MAILLAGE D'EQUIPEMENTS PUBLICS, DE SERVICES ET DE COMMERCES

Concernant la structuration du territoire, engageante en termes de production de logements, nous proposons une organisation sensiblement différente de celle du SCoT tout en conservant le même nombre global de constructions sur les 10 ans à venir. Le SCoT distingue et définit 3 groupes de communes : le pôle urbain lexovien, les pôles relais ou le pôle d'équilibre du territoire et les communes de l'espace rural.

Tout d'abord, au vu des caractéristiques de 2 communes, Rocques et Hermival-les-Vaux, classées toutes deux dans le pôle urbain lexovien compte tenu de leur proximité avec Lisieux, notre approche se base davantage sur leur système de fonctionnement géographique. Situées dans la vallée de la Paquine, dont l'environnement et les paysages représentent un des enjeux fondamentaux du PLUi, et compte tenu de leur niveau d'équipements, Hermival-les-Vaux devient un pôle relais et Rocques intègre le groupe des communes rurales.

Si le SCoT fixe des chiffres pour le pôle lexovien et les pôles relais ou le pôle d'équilibre, la clé de répartition pour la zone rurale est à définir. La production de logements dans l'espace rural se fera préférentiellement dans les communes disposant d'équipements, de commerces et de services.

Au-delà d'une classification *stricto sensu* distinguant les pôles relais des communes de l'espace rural, nous décidons d'analyser de manière plus générale quels sont les réels espaces de vie desservis par les réseaux, équipés de commerces ou d'établissements scolaires. Il s'agit donc de déterminer les lieux équipés et desservis pour faire apparaître les secteurs les plus favorables à l'accueil de la population. Cette orientation axe le projet sur trois points principaux :

- la qualité du cadre de vie et les meilleures conditions d'accueil pour les nouveaux arrivants (visiteurs, investisseurs) ;
- la prise en compte des investissements réalisés par la collectivité et la capacité à consolider ou à offrir des services plus nombreux à la population en particulier dans la zone rurale dès lors que le poids de population augmente ;
- la prise en compte des déplacements souvent préjudiciables aux habitants et à l'environnement.

Pour s'affranchir des limites communales et avancer vers un projet communautaire, il convient de travailler à la capacité d'accueil des différents espaces et de s'appuyer sur des « espaces de vie » dont la taille varie selon le contexte (quartiers, bourgs, hameaux...) et les équipements, services et réseaux présents.

**Ce sont ces espaces de vie qui accueilleront les constructions nouvelles.**

**En dehors des « espaces de vie » identifiés, les divisions parcellaires et l'extension des zones urbanisées seront marginales.**

### 3.2. *VISER UNE REPARTITION REALISTE DE L'OFFRE D'HABITAT*

En ayant pour objectif de réaffirmer le positionnement de Lintercom dans le Pays d'Auge et de la ville de Lisieux comme capitale du Pays d'Auge, le SCoT envisage un accroissement de l'ordre de 4,5 % de la population de Lintercom à l'horizon 2025, **nécessitant de produire 2 200 logements, soit 220 logements par an en moyenne.**

#### ➤ *Une localisation majoritaire de la production dans le pôle lexovien*

Compte tenu du rôle majeur assigné au pôle lexovien dans l'organisation territoriale, il a été retenu que celui-ci accueillerait au moins 75 % de la production nouvelle de logements, au total, ce sont **1 580 logements qui y sont projetés** : 1 100 logements à réaliser sur la ville de Lisieux et 480 logements dans les 5 autres communes qui composent le pôle.

Si Lisieux tient une place prépondérante dans la production de logements, le PLUi envisage avant tout de se saisir de toutes les opportunités foncières (bâties ou non) pour développer l'offre de logements à l'échelle du fond de vallée lexovien sans répartition communale a priori mais en cherchant les localisations et en fixant les densités appropriées (à partir d'une valeur plancher) à chaque opération selon la nature et les capacités de chaque site.

Cet objectif de production ne comprend pas la remise sur le marché d'une partie du parc de logements actuellement vacants à Lisieux ; parmi les 1 318 logements vacants dénombrés en 2012, 150 logements pourraient être proposés à la location ou vendus, après des travaux de rénovation.

Ce projet ambitieux, accompagnant la remise sur le marché d'une part des logements vacants et s'appuyant sur la mobilisation d'espaces de

renouvellement urbain (friches et fonciers sous-utilisés), doit conduire à l'émergence d'un cœur de territoire attractif.

Un partenariat entre Lintercom, l'EPF de Normandie, l'État, la Région, le Département, la Ville de Lisieux et tous les partenaires financeurs assurera sa mise en œuvre opérationnelle.

Dans les quartiers de Hauteville, le territoire de Lintercom dispose de gisements fonciers importants qu'il sera possible de mobiliser dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain et de recomposition foncière. Cette zone de développement urbain offre des commerces, services et équipements qui rayonnent à l'échelle de Lintercom. La fonction résidentielle de ces quartiers peut être accentuée grâce à la production d'une offre nouvelle diversifiant les formes urbaines. La mobilisation foncière et le renouvellement du parc de logements constituent l'axe complémentaire à la mobilisation des acteurs pour le fond de vallée.

#### ➤ *Organiser l'accueil dans les pôles relais et le pôle d'équilibre*

Le pôle d'équilibre de Moyaux et les 5 pôles relais de Lintercom (Coquainvilliers, Marolles, Le Mesnil-Guillaume et le groupement Le Pré-d'Auge / La Boissière / La Houblonnière / Hermival-les-Vaux) sont tous des espaces équipés et disposant pour la plupart des commerces de proximité. Leur poids de population et le rôle qu'ils jouent vis-à-vis de l'espace rural qui les environne leur confèrent une obligation d'accueil importante et nécessitent des actions d'aménagement raisonné quant aux problématiques d'étalement urbain.

L'objectif retenu pour ces communes est de conforter cette fonction de centres de services pour les habitants du territoire et d'accompagner un accroissement du niveau des équipements et des services offerts à la population. Ces communes accueilleront 340 logements sur 10 ans à localiser dans les espaces de vie.

Cependant, les pôles relais du territoire ne présentent pas tous les mêmes caractéristiques et, de ce fait, auront des obligations différentes en termes de production de logements. Les caractéristiques prises en compte pour hiérarchiser les pôles relais dépendent du niveau d'équipements et de services (classes, transports scolaires, professions médicales, commerces, équipements publics culturels, sportifs et de loisirs), des possibilités offertes par les réseaux, du potentiel de renouvellement urbain et de densification du tissu urbain existant, de la géographie, du nombre d'emplois et de la démographie.

Ainsi, suivant ces précédents critères, nous pouvons hiérarchiser les pôles qui pourront mettre en place une production de logements plus importante que les autres.

Moyaux joue le rôle de véritable pôle d'équilibre du territoire nord-est de Lintercom. Avec son école, sa desserte et ses liaisons quotidiennes vers Lisieux et Cormeilles, son tissu développé de professions de la santé, son niveau d'équipements sportifs, culturels et de loisirs et son dynamisme économique, la commune doit prendre la part la plus importante du potentiel de production de logements des pôles relais.

Outre des établissements scolaires et un niveau d'équipements semblables, Marolles et le groupement Le Pré-d'Auge / La Boissière / La Houblonnière présentent une particularité commune. Ces deux entités sont les véritables portes d'entrée du territoire est et ouest traversées par un axe routier d'importance départementale, la RD613. Au même titre que Coquainvilliers et Le Mesnil-Guillaume qui se situent dans le prolongement nord et sud du système de fond de vallée lexovien, ce positionnement confère à ces communes un poids davantage prégnant dans l'armature des pôles relais, soit un potentiel de production de logements élevé.

Hermival-les-Vaux possède une école et une zone d'activité commune avec la zone de l'Espérance de Lisieux. Cependant, malgré sa proximité avec la ville centre, le village se situe dans la vallée de la Paquine, lieu de protections environnementales et paysagères fortes. Le centre-

bourg, à flanc de coteau, possède peu de marge d'expansion et ces dernières années l'habitat s'est développé de manière linéaire. Dans ses orientations, le PLUi a pour objectif de recentrer l'urbanisation autour des structures villageoises et en leur sein. Ainsi, ces différents critères conduisent à attribuer un potentiel de production de logements davantage mesuré pour ce pôle relais.

> D'ores et déjà, Moyaux a une fonction bien établie de pôle de services et d'équilibre pour les communes situées dans son environnement ; l'objectif prévu par le SCoT est d'en faire une « petite ville » pour renforcer sa place dans le territoire en augmentant son poids de population et en créant de nouveaux équipements et services.

✓ *L'objectif pour Moyaux est de produire 100 logements sur 10 ans.*

> Le Pré-d'Auge / La Boissière / La Houblonnière à l'ouest et Marolles à l'est sont situées sur des axes très fréquentés et constituent symboliquement les « portes d'entrée » du territoire.

✓ *L'objectif pour Le Pré-d'Auge / La Boissière / La Houblonnière est de produire 70 logements sur 10 ans.*

✓ *L'objectif pour Marolles est de produire 45 logements sur 10 ans.*

Pour ces deux « villages rues », il sera mis en place une politique spécifique d'amélioration du bâti pour les constructions situées le long de la RD613.

> Coquainvilliers et Le Mesnil-Guillaume constituent les prolongements du fond de vallée du pôle lexovien, une politique de déplacements (tous modes) efficaces assurera leur connexion à l'ensemble urbain de fond de vallée.

✓ *L'objectif pour chacune de ces communes est de produire 45 logements sur 10 ans.*

Dans la mesure où elles pourraient s'intégrer à un futur système urbain de transport organisé à partir de Lisieux, ces communes pourraient voir leur capacité d'accueil augmenter).

> Hermival-les-Vaux, située dans un environnement remarquable, mais fortement contraint, accueillera moins de nouveaux logements que les autres pôles.

- ✓ *L'objectif pour Hermival-les-Vaux est de produire au maximum 35 logements sur 10 ans.*

### ➤ **Faire le choix des espaces de vie équipés et desservis dans le secteur rural**

Le volume de construction fixé par le SCoT pour les communes rurales du territoire correspond à environ 300 logements sur 10 ans. Ce travail n'est pas un exercice de répartition mais celui de la recherche des sites les plus favorables pour l'accueil ou le maintien des populations avec un objectif : celui de l'aménagement du territoire en ayant à l'esprit un principe d'abstraction des limites communales. Ce qu'il est propice de développer en un lieu doit être profitable à l'ensemble de l'intercommunalité.

La volonté du territoire d'assurer une qualité de vie aux habitants actuels et futurs doit se conjuguer avec la nécessaire protection de l'environnement naturel et agricole et doit tenir compte des investissements réalisés par la collectivité. Ces critères conduisent à privilégier l'accueil des nouvelles constructions dans les espaces de vie équipés et desservis, localisés sur la carte de structuration du territoire. Ces ensembles font fi des limites administratives communales. Les limites d'urbanisation seront guidées par la topographie, les éléments végétaux remarquables du paysage augeron, les modes de fonctionnement de l'espace agricole environnant, la sécurisation d'accès aux nouvelles parcelles et leur proximité avec des équipements, commerces et services.

Dans les espaces de vie équipés et desservis (en magenta sur la carte) : dans ces lieux d'habitations regroupées se trouvent un (des) commerce(s), un (des) service(s) et un (des) équipement(s) qu'il(s) soi(en)t scolaire(s), culturel(s), sportif(s) ou de loisirs. Il s'agit du centre-ville ou centre bourg de la commune. Du fait de la présence de l'assainissement collectif (hormis dans la commune du Pin), ces espaces représentent les lieux privilégiés d'implantation de constructions. Ils concernent les communes suivantes : communes du pôle lexovien, Coquainvilliers, Moyaux, Le Pin, Firfol, L'Hôtellerie, Marolles, Courtonne-La-Meurdrac, Courtonne-les-Deux-Églises, Le Mesnil-Guillaume, Saint-Germain-de-Livet, La Boissière, Le Pré-d'Auge, Hermival-les-Vaux, Oully-du-Houley, Saint-Martin-de-Mailloc.

Dans les espaces de vie non équipés (en orange sur la carte) : dans ces lieux d'habitations regroupées ne possédant ni commerce, ni équipement, ni services, le potentiel d'urbanisation se limitera aux seules dents creuses (telles que définies dans le SCoT) se trouvant au sein des espaces de vie identifiés. Ces zones ne sont pas prioritaires dans les communes qui disposent d'un espace de vie permettant de réaliser tout le potentiel de constructions offert. Une exception figure dans cette catégorie, il s'agit du Carrefour Chambrin à Saint-Martin-de-Mailloc. Cet espace de vie est équipé par les réseaux et possède un commerce. Sa structure de hameau à la maille bâtie très lâche autorise cependant d'y construire des logements en limitant le recours aux extensions urbaines. En conséquence, il apparaît en orange sur la carte pour limiter son potentiel.

Pour les communes de la zone rurale tout comme dans les communes qui ne comptent pas d'espace de vie (Lessard-et-le-Chêne, Le Mesnil-Simon), les possibilités de constructions seront examinées au cas par cas compte tenu du nombre très contenu de constructions (environ 5 chacune) et de la très faible probabilité de pouvoir réaliser une opération d'ensemble.

En dehors des « espaces de vie » identifiés, les divisions parcellaires et l'extension des zones déjà urbanisées seront marginales.

Selon leur niveau d'équipement et de desserte, les objectifs et les règles de constructibilité se déclineront de la façon suivante :

- **environ 35 logements sur 10 ans dans chaque espace de vie identifié doté d'une école / d'un commerce / d'un assainissement collectif, soit environ 120 logements :** Courtonne-la-Meurdrac, Courtonne-les-deux-Églises, Saint-Martin-de-Mailloc ;
- **environ 30 logements sur 10 ans dans chaque espace de vie identifié possédant une école et/ou un assainissement collectif, soit environ 150 logements :** Firfol, Le Pin, L'Hôtellerie, OUILLY-du-Houley, Saint-Germain-de-Livet ;
- **Environ 5 logements sur 10 ans par commune pour l'ensemble des espaces de vie identifiés non équipés, soit environ 60 logements :** Cordebugle, Fauquernon, Fumichon, Le Mesnil-Eudes, Le Mesnil-Simon, Lessard-et-le-Chêne, Les Monceaux, Prêtréville, Rocques, Saint-Jean-de-Livet, Saint-Pierre-des-Ifs.

La réduction du volume de construction pourrait impacter les budgets communaux. Afin de veiller aux équilibres territoriaux, Lintercom pourrait intervenir, pour les projets d'intérêt communautaire, sous une forme graduée allant de l'assistance technique aux communes jusqu'à la prise de compétence.

Par ailleurs, l'objectif de maintien des effectifs scolaires étant premier pour les communes, l'orientation suivante est proposée : pour les communes rurales dont l'espace de vie ne permet pas d'accueillir le nombre de logements proposé, il sera possible de procéder à un transfert des capacités de construction au profit des communes appartenant au même regroupement pédagogique.

Tableau récapitulatif des objectifs de construction sur 10 ans (à titre indicatif)

Communes	Nombre de logements*
<b>Pôle Lexovien</b>	
Lisieux	1 100
Communes du pôle Lexovien hors Lisieux	480
<b>Total**</b>	<b>1 580</b>
<b>Pôles relais</b>	
Moyaux	100
La Boissière/Le Pré d'Auge/La Houblonnière	<b>70</b>
Marolles	45
Coquainvilliers	45
Le Mesnil Guillaume	45
Hermival les Vaux	35
<b>Total***</b>	<b>340</b>
<b>Communes rurales</b>	
Courtonne la Meurdrac	35
Courtonne les Deux Eglises	35
Saint-Martin de Mailloc	35
fol	30
Le Pin	30
L'Hôtellerie	30
OUILLY du Houley	30
Saint-Germain de Livet	30
Cordebugle	Environ 5 logements par commune, soit 60 logements
Fauquernon	
Fumichon	
Le Mesnil Eudes	
Le Mesnil Simon	
Lessard et Le Chêne	
Les Monceaux	
Prêtréville	
Rocques	
Saint-Jean de Livet	
Saint-Pierre des Ifs	
<b>Total****</b>	<b>315</b>
<b>TOTAL LINTERCOM</b>	<b>2 235</b>













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

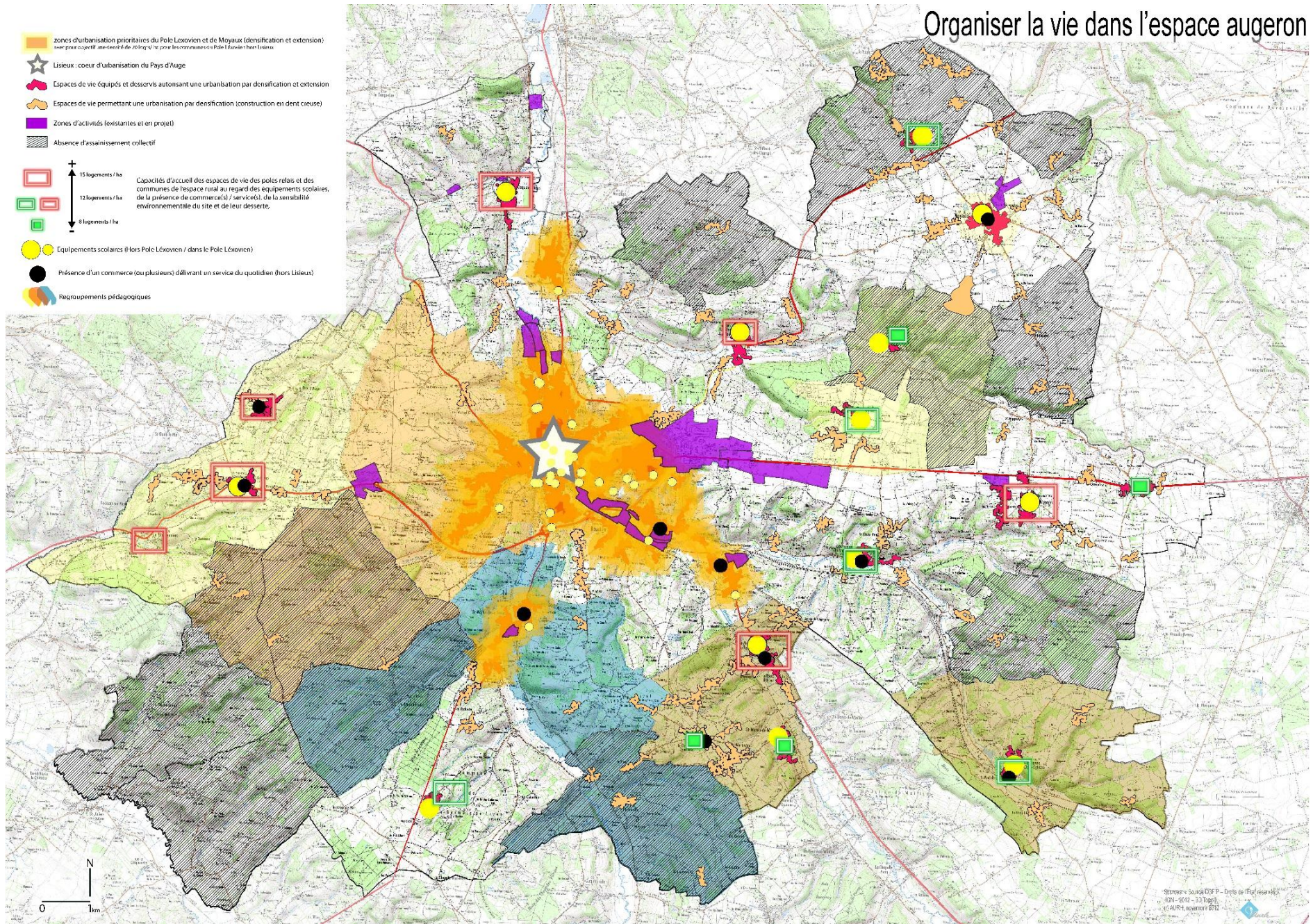
\*\* Chiffre plancher conformément au SCoT (DOG p12 « Au moins »)

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

\*\*\*\* Chiffre plafond conformément au SCoT (DOG page 12 « au plus »)

# Organiser la vie dans l'espace augeron

-  zones d'urbanisation prioritaires du Pôle Loxovien et de Moyaux (densification et extension) voir pour chaque commune le chapitre 20 (voir les communes en Point d'Appui Urbanisme)
  -  Lisieux : coeur d'urbanisation du Pays d'Auge
  -  Espaces de vie équipés et desservis autorisant une urbanisation par densification et extension
  -  Espaces de vie permettant une urbanisation par densification (construction en dent creuse)
  -  Zones d'activités (existantes et en projet)
  -  Absence d'assainissement collectif
- 
-  15 logements / ha
  -  12 logements / ha
  -  8 logements / ha
- Capacités d'accueil des espaces de vie des pôles relais et des communes de l'espace rural au regard des équipements scolaires, de la présence de commerces / services, de la sensibilité environnementale du site et de leur desserte.
-  Equipements scolaires (Hors Pôle Loxovien / dans le Pôle Loxovien)
  -  Présence d'un commerce (ou plusieurs) délivrant un service du quotidien (hors Lisieux)
  -  Regroupements pédagogiques





## II. UNIR LES TERRITOIRES DE L'INTERCOM

## 1. LE RESEAU DES VALLEES, L'AGRICULTURE ET LES ESPACES NATURELS COMME SOCLE DU PAYS D'AUGE

Le territoire de Lintercom, espace majoritairement façonné par l'agriculture, est fondé sur la dualité plateaux/vallées. Les vallées et leurs affluents qui occupent la majeure partie de l'espace offrent un paysage bocager tout à fait emblématique.

Avec une dominante de prairies bocagères liées à l'activité d'élevage, une forte présence de vergers et de boisements, l'agriculture et la sylviculture augeronnes parviennent à concilier parfaitement environnement et agriculture : un des rares cas d'agriculture à haute valeur naturelle<sup>1</sup>. La « nature » est ici majoritairement l'œuvre de l'activité agricole.

En plus des prairies bocagères, des zones boisées et de l'important réseau hydrographique, le patrimoine naturel comprend de nombreuses mares et zones humides. Une solide trame verte et bleue est en place mais il reste à définir les conditions du maintien de sa cohésion à moyen/long terme.

Ces espaces sont des atouts majeurs pour Lintercom. En plus de fournir un cadre de vie privilégié pour les habitants et des ressources majeures

(eau, sol, biomasse, biodiversité...), ils peuvent contribuer à renforcer l'attractivité du territoire.

### 1.1 AFFIRMER LE ROLE STRUCTURANT DES VALLEES

#### ➤ **Remettre les vallées au cœur de l'organisation de Lintercom**

Lintercom est caractérisée par un bouquet de vallées qui organise ce paysage augeron très ondulant et l'orientent des terres vers la mer. Les fonds de vallée disposent d'une ressource en eau importante, de son énergie hydraulique, de terres favorables au maraîchage, de fonds de vallée propices à développer un réseau de voies de communication, si bien qu'ils ont été longtemps le cœur du développement de l'industrie, des transports et des cœurs urbains. En quelques décennies, le coût peu élevé de l'énergie et l'édification de voies routières performantes ont conduit à une dispersion sans précédent de l'habitat et des activités économiques. Aujourd'hui, la précarité énergétique, la mutualisation des services et la nécessité de respecter les paysages et le socle naturel du Pays d'Auge invitent à retrouver la lisibilité et la logique d'une organisation territoriale basée sur les vallées. Ces axes naturels sont tout autant des corridors écologiques majeurs que des corridors de déplacement.

---

<sup>1</sup> Qualificatif basé sur la pondération de trois indicateurs :

- diversité d'assolement ;
- extensivité des pratiques ;

- densité des éléments paysagers.

## ➤ **Préserver et renforcer le profil des vallées et leurs spécificités**

Le profil des vallées obéit à une structure qui a été renforcée par une occupation attentive de l'espace visant un certain équilibre. L'optimisation de ce territoire notamment par l'agriculture a souligné des limites qu'il convient de maintenir : cordons boisés au basculement du plateau vers la vallée (rôle paysager et anti-érosif), haies bocagères en contre-pente espacées dans le coteau (anti-érosif), haies de ceinture pour délimiter les prairies inondables... Ces structures paysagères qui organisent et partitionnent le profil de la vallée donnent du sens à ce terroir et créent un sentiment d'intimité au sein de chaque vallée. Aussi, leur destruction ou leur dépassement occasionnent rapidement une perte d'identité, une perte de repères et des dysfonctionnements sérieux (érosion, inondation...). L'aménagement du territoire contemporain doit être attentif au squelette de cette organisation pour s'inscrire avec intelligence et respect dans ce paysage très maîtrisé.

De plus, une identité propre à chaque vallée s'est développée en fonction de ses caractéristiques (la largeur de son fond de vallée, la pente de ses coteaux, leurs expositions...). Les bourgs et les hameaux se sont positionnés dans des situations très précises pour tirer le meilleur parti des conditions de site et subir le moins d'aléas.

Il convient donc de comprendre au mieux toutes ses spécificités pour que les aménagements à venir tiennent compte des enseignements du passé pour s'installer en bonne intelligence et renforcer des identités porteuses de sens plutôt que de les contredire. Il ne s'agit pas d'être conservateur ou passéiste mais de proposer des formes urbaines et une manière de vivre contemporaines en s'inscrivant dans une logique préexistante.

## ➤ **Faire de l'eau un vecteur d'unité du territoire**

Le réseau de vallées accueille des rivières et ruisseaux aux affluents multiples. Prairies humides et mares sont nombreuses. Finalement, ce sont autant de manifestations de la présence de l'eau qui se lisent également par la luxuriance de la végétation et la qualité des pâtures. Le petit patrimoine rural, les différents ouvrages de franchissement de l'eau, les anciennes fabriques et les quartiers au bord de l'eau témoignent d'une manière de vivre avec l'eau.

Ce territoire doit donner à voir l'eau et trouver des manières contemporaines de vivre avec et au bord de l'eau pour continuer à cultiver ce vecteur d'unité du territoire.

### **1.2 DEFENDRE UNE AGRICULTURE AUGERONNE A HAUTE VALEUR NATURELLE**

## ➤ **Faire en sorte que le réseau bocager demeure le liant du paysage augeron**

Le bocage est l'emblème de la Normandie mais il trouve tout son sens dans le Pays d'Auge. Ce paysage façonné par l'agriculture constitue un exemple où la valorisation du potentiel agronomique du sol, des ressources et des conditions climatiques ainsi que la maîtrise des risques aboutissent à un équilibre durable autour d'une structure paysagère porteuse d'unité et de qualité paysagère.

Davantage que la haie vue à l'unité, c'est bien la notion de cohérence du maillage qui doit être défendue afin de bénéficier de l'effet réseau favorable au confort du bétail, à la biodiversité (corridor très efficace) et à la qualité d'accueil de ce type de paysage.

### ➤ **Soutenir une agriculture qualitative liée à l'image augeronne**

L'agriculture qualitative (AOC/AOP, circuits courts, agriculture biologique...) fonde son image sur la notion de terroir, une relation privilégiée aux qualités propres et au potentiel spécifique d'un territoire. Les productions augeronnes s'appuient sur l'image du bocage et du verger autant qu'elles la façonnent par la réalité de leurs productions. En soutenant cette agriculture, en assurant sa promotion, c'est une qualité de territoire que l'on pérennise (cf III-3.2 et III-3.3).

### ➤ **Protéger la cohérence et le squelette du réseau bocager**

La protection des différents éléments naturels (haies, zones humides, mares, espaces boisés) doit trouver un bon équilibre entre sauvegarde de la biodiversité et du paysage emblématique augeron et dynamique économique des activités agricoles qui façonnent et entretiennent le territoire au quotidien.

Le maillage bocager peut connaître des ajustements, des redimensionnements de parcelles pour s'adapter aux nouveaux besoins des exploitants agricoles pourvu que les continuités et la cohérence de réseau soient garanties. En résumé, la maille peut s'élargir mais ne doit pas être entrecoupée pour que le bocage apporte l'ensemble de ses bénéfices.

La protection systématique des haies, composantes du paysage bocager, n'est pas envisageable puisque cela risquerait de fragiliser certaines exploitations. Il convient donc de trouver un système de protection conciliant à la fois les sensibilités environnementales, paysagères et les contraintes agricoles.

Il a été choisi d'attribuer un moyen de protection aux éléments cumulant les fonctions écologiques et/ou paysagères, de protection des

ressources et de limitation des risques. À ce titre, on identifie plusieurs localisations à enjeux :

- en rebord de plateau (cf II-1.1) ;
- en contre-pente ;
- en ceinture de bas-fond (limite d'inondabilité) ;
- en accompagnement du réseau viaire et des cours d'eau.

Une attention particulière sera portée sur les haies du plateau à l'Est de Lisieux, où la maille bocagère lâche est plus fragile que sur le reste du territoire. Sur ce secteur, certaines plantations de haies devront être envisagées afin d'établir ou de rétablir des connexions profitables au territoire.

Les autres haies seront inscrites comme éléments remarquables du paysage, protection plus souple afin de ne pas entraver les nécessaires évolutions agricoles.

Vu le rôle fonctionnel et paysager prépondérant des haies, Lintercom continuera d'assurer leur entretien le long des chemins communaux et impose que celles qui seront arrachées soient replantées avec des essences aux qualités écologiques comparables.

## **1.3 ÉTAYER ET METTRE EN VALEUR LA TRAME VERTE ET BLEUE EN DEVELOPPANT SA MULTIFONCTIONNALITE**

La trame verte et bleue, formée de réservoirs de biodiversité connectés entre eux par des corridors écologiques, est un réseau naturel et fonctionnel qui vise à préserver le patrimoine naturel. Ici, la particularité et la force du territoire résident dans la forte densité des éléments pouvant faire office de corridors. La trame trouve sa lisibilité dans le réseau structurant des vallées et un liant certain au travers du réseau bocager (corridors multiples).

Au-delà de la seule fonction environnementale de cette trame, les élus tiennent à souligner les multiples intérêts et les opportunités qu'elle peut offrir à la collectivité. Ainsi, la nécessaire dynamique du territoire s'accompagne d'une veille au maintien de la cohérence de ce socle agro-naturel, capital écologique et paysager majeur pour garantir un développement durable du territoire et la préservation de son identité.

### ➤ **Préserver le socle naturel du territoire grâce à une agriculture adaptée**

L'agriculture, par son lien étroit avec la nature (cf. II-1.2) propre à ce territoire, est à l'origine d'une part importante du socle naturel de Lintercom et contribue à la préservation des ressources naturelles. Les prairies bocagères, les vergers, les boisements participent de la cohérence et de l'étendue de la trame verte et bleue. Ces espaces garantissent des productions de qualité, typiques du Pays d'Auge. En limitant la consommation foncière, en donnant à l'agriculture les meilleures conditions d'exercice (cf. III-3.1), en défendant cette agriculture augeronne typique, la dynamique agricole garante d'une agriculture à haute valeur naturelle sera maintenue et ce socle agro-naturel ainsi garanti.

### ➤ **Défendre un paysage favorable à la ressource en eau**

Certaines composantes de la trame verte et bleue participent au maintien de la ressource en eau. Les haies par leur capacité de filtration et de limitation des ruissellements et les zones humides par leur rôle de zones tampons permettent l'absorption et le stockage de certains polluants.

Cependant, la protection de ces éléments ne peut, à elle seule, assurer la gestion qualitative et quantitative des eaux de surfaces et souterraines. Elle doit s'accompagner du respect des aires de protection des captages, d'un réseau d'assainissement performant, de

l'amélioration de certaines stations d'épuration et des raccordements aux systèmes d'assainissement collectifs et de la rénovation de la majorité des installations d'assainissement individuels dans les zones rurales, processus déjà engagé par le SITE.

### ➤ **Maintenir des barrières face aux risques naturels**

Plusieurs risques naturels se voient aussi limités par la présence de structures naturelles. Ainsi, dans les fonds de vallées, la sauvegarde des ripisylves et des zones humides atténuent le risque d'inondation. Au niveau des coteaux, le maillage des haies, en plus de limiter les ruissellements, amoindrit les risques de glissement de terrain et d'érosion des sols.

### ➤ **Proposer un cadre de vie bénéfique à l'environnement**

La nature doit franchir la porte des villes, des villages et des zones d'activités.

- en premier lieu, un soin particulier doit être apporté aux zones dites de lisières, où les zones habitées rentrent en contact avec la nature et l'agriculture. Ces lisières doivent assurer une transition douce (écologie et paysage) afin d'assurer un lien plus qu'une confrontation. Bien pensées, ces lisières peuvent devenir des lieux extrêmement valorisants et écologiquement très riches ;
- les abords des cours d'eau ou des talwegs qui traversent les milieux habités doivent être soignés et bénéficier de gabarits généreux car ils contribuent à faire rentrer la nature en ville, il peut en être de même pour le réseau viaire ;
- le réseau des parcs, squares et jardins, les cheminements doux et autres voies plantées constituent des supports intéressants

de la nature en ville dont l'intérêt se trouve augmenté par l'adoption de modalités de gestion différenciée ;

- enfin, les jardins des particuliers peuvent apporter une contribution certaine à la présence d'une forme de nature.

### ➤ **Un réseau de cheminements doux pour renforcer des connexions naturelles**

Les vallées, par la présence des cours d'eau, sont des axes de liaison historiques et naturels entre les principales villes du Pays d'Auge. Bénéficiant d'un cadre environnemental privilégié et d'un relief quasi nul, elles sont le lieu idéal pour le développement de voies de circulation douces structurantes (piétons, vélos, cavaliers...).

Au niveau du pôle lexovien, la Touques et l'Orbiquet peuvent servir de support à des pistes piétonnes et cyclables continues qui faciliteront les déplacements du quotidien et offriront une alternative à la voiture, participant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

À une échelle plus large, ces sentiers peuvent également s'inscrire dans des boucles régionales voire nationales. La vallée de la Paquine, aux vues des qualités paysagères qui la caractérisent, peut accueillir des sentiers touristiques.

L'ensemble de ces parcours ont de plus la possibilité de bénéficier du rayonnement du littoral tout proche et du tourisme équestre très présent notamment sur la côte fleurie.

Dans des secteurs plus fragilisés de plateau, la création ou l'amélioration de sentiers gagnera à être accompagnée de plantations afin d'étayer la trame verte et bleue et lui offrir de nouvelles connexions.

## 1.4 RENDRE COMPATIBLE LES PROJETS DE L'INTERCOM AVEC LES DYNAMIQUES NATURELLES

### ➤ **Organiser une trame naturelle au cœur du pôle lexovien**

Les milieux urbains constituent généralement des points de rupture à la trame verte et bleue, il faut donc veiller à y maintenir ou à y planifier des continuités naturelles (cf II-1.3 > Proposer un cadre de vie bénéfique à l'environnement). Elles peuvent prendre l'aspect de parcs, de jardins, d'arbres d'alignement ou de végétation d'ornement. En plus de leur rôle environnemental, ces éléments participent à l'amélioration du cadre de vie et sont des espaces très prisés par les habitants.

C'est au niveau du pôle lexovien que se concentre l'aire urbaine de Lintercom. Située à la confluence de la Touques et de l'Orbiquet, la sensibilité environnementale y est d'autant plus forte. Des coupures d'urbanisation, ou coupures vertes, y sont donc indispensables afin d'y préserver une certaine perméabilité de la trame verte et bleue. Ces zones de respiration, en plus de mettre en lumière les vues sur les coteaux, cartes postales du Pays d'Auge, permettent la connexion écologique des différents plateaux.

### ➤ **Penser une trame spécifique pour les plateaux liés aux grandes cultures**

Le plateau à l'est de Lisieux concentre les grandes cultures de Lintercom. C'est aussi dans ce secteur que la maille bocagère est la plus lâche et donc la plus fragile. Il faudra donc être particulièrement attentif à y maintenir un réseau de haies fonctionnel et cohérent qui soit compatible avec les activités de labours.







Les infrastructures de gestion de l'eau, les cheminements doux, la réalisation d'espaces de sports et de loisirs de plein air peuvent être de bons prétextes pour développer un réseau de haies et de milieux écologiques favorables à la création de connexions supplémentaires qui font défaut dans ce milieu plus ouvert. La planification de tels travaux doit être un bon moment pour envisager cette logique d'amélioration des connexions écologiques qui sont souvent aussi porteuses d'amélioration du cadre de vie des habitants.

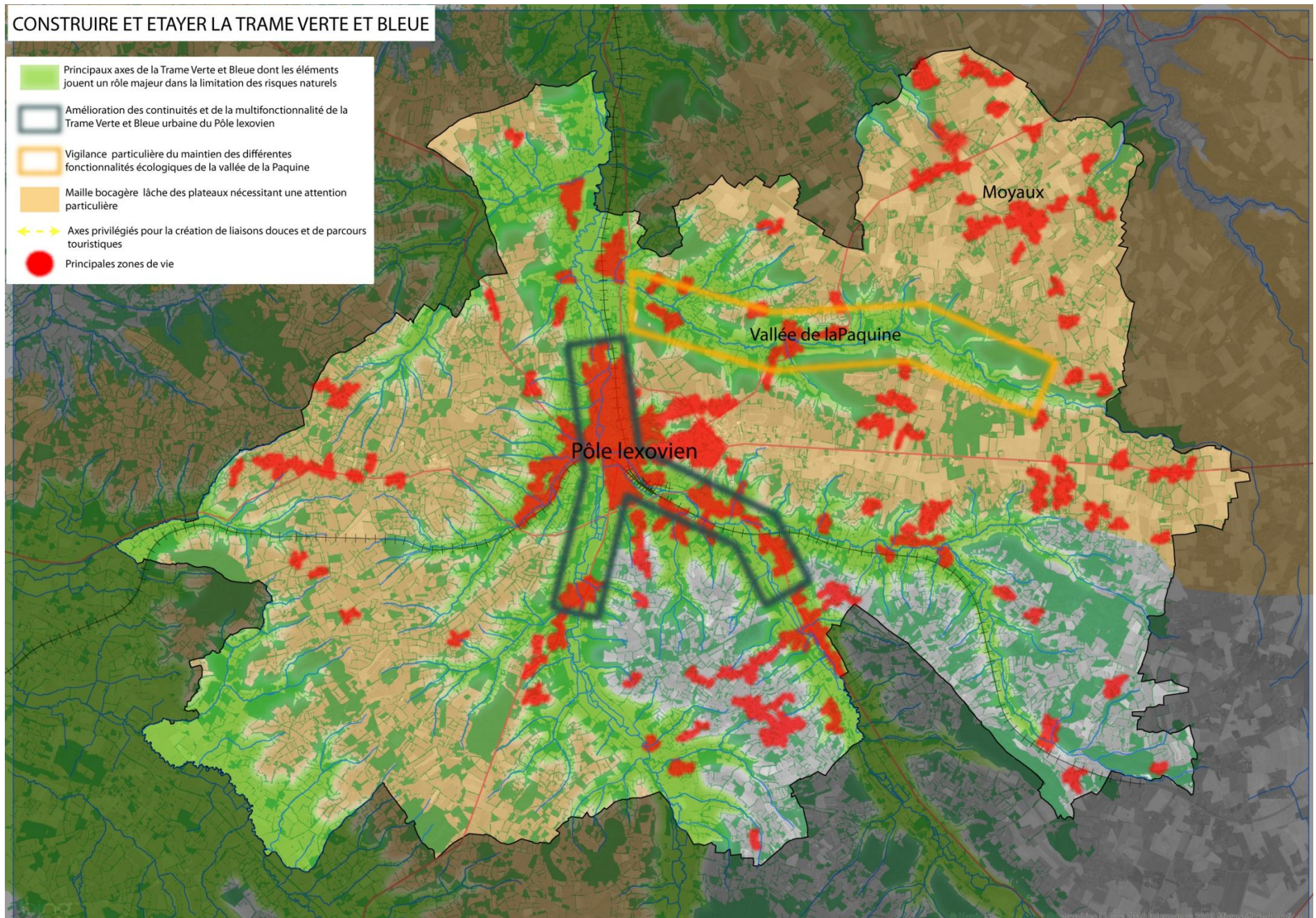
➤ ***Adapter le développement d'Hermival-les-Vaux à la qualité paysagère et environnementale de la vallée de la Paquine***

La vallée de la Paquine possède un patrimoine naturel remarquable et préservé. Dans cette vallée intimiste se situe la commune d'Hermival-les-Vaux, identifiée comme pôle relais. À ce titre, la commune devra accueillir 35 nouveaux logements sur 10 ans.

Afin de concilier au mieux le développement nécessaire de cette commune avec la sensibilité de son environnement, Lintercom veillera à ce que les projets, moins nombreux que ceux prévus dans les autres pôles relais, n'aient pas d'effets indésirables sur l'environnement et le cas échéant, les réduira ou les compensera. Ces nouveaux développements devront s'appuyer sur une réflexion paysagère et urbanistique préalable afin de les positionner au mieux et contribuer au maintien de la qualité de la vallée.

## CONSTRUIRE ET ETAYER LA TRAME VERTE ET BLEUE

-  Principaux axes de la Trame Verte et Bleue dont les éléments jouent un rôle majeur dans la limitation des risques naturels
-  Amélioration des continuités et de la multifonctionnalité de la Trame Verte et Bleue urbaine du Pôle lexovien
-  Vigilance particulière du maintien des différentes fonctionnalités écologiques de la vallée de la Paquine
-  Maille bocagère lâche des plateaux nécessitant une attention particulière
-  Axes privilégiés pour la création de liaisons douces et de parcours touristiques
-  Principales zones de vie



## 2. FAVORISER UNE MOBILITE PLUS DURABLE AU SERVICE DES HABITANTS ET DES USAGERS ET SUPPORT DU PROJET DE TERRITOIRE

### 2.1 PENSER LA VILLE DES PIETONS ET DES CYCLISTES

#### ➤ *Partager l'espace public en centre-ville de Lisieux*

S'il convient de conserver et d'améliorer la capacité de fréquentation du centre-ville pour en assurer l'attractivité et le développement, cette amélioration doit également s'accompagner d'une évolution qualitative significative de son image et de son usage. L'extension des espaces publics piétonniers fait partie de cette évolution. Elle doit naturellement s'accompagner d'une réflexion sur la localisation de cette ou de ces extensions, de leur nature (piétonisation intégrale ou partielle, partage dans le temps à certaines heures ou périodes), de leur aménagement (voies piétonnes, zones 30, zones de rencontres...) et de leurs impacts sur les conditions de circulation et de stationnement. Ce nouveau partage du domaine public doit également profiter aux circulations cyclables qui doivent et peuvent trouver leur place dans la trame viaire du centre. Pour le vélo, au-delà des aménagements favorisant leur circulation, leurs conditions de stationnement doivent également être améliorées par l'implantation de stationnements adaptés (localisation, structure, sécurité).

#### ➤ *Ouvrir des continuités entre le centre-ville et les quartiers limitrophes*

L'existence d'une ceinture de boulevards définissant l'hyper-centre-ville, si elle a l'avantage de clairement en limiter le contour, en marque également une frontière virtuelle entre le « dedans » et le « dehors ».

Ouvrir le centre-ville pour lui donner de nouvelles marges de développement passe nécessairement par la recherche de perméabilité et de porosité entre cet hyper-centre et les quartiers contigus.

On pense ici naturellement à la relation vers la gare à travers ou par un futur quartier « gare / centre-ville », mais on doit également le penser dans sa relation avec Hauteville dont l'extrémité ouest n'est qu'à quelques centaines de mètres de l'hyper-centre. Pour les quartiers de Hauteville, il s'agit de multiplier les passages en direction des zones d'activités à l'est et vers le cœur de ville à l'ouest. Enfin, on peut, et on doit, également le penser vers le nord en direction des établissements de formation (en incluant la halte ferroviaire du Grand Jardin). Ce décloisonnement passe par des réaménagements de voies ou d'espaces publics existants (boulevards de ceinture, ronds-points) dans la mesure où s'y raccrocheront des continuités de cheminements clairement identifiables (lisibles et perceptibles par un piéton) tant vers Hauteville (via l'hôpital) que vers la gare et vers les lycées et l'IUT. L'aménagement de ces continuités imposera vraisemblablement des études plus fines compte tenu des contextes d'environnement (topographie, coupures/franchissements, requalification de voirie).

#### ➤ *Dans les quartiers périphériques, les bourgs et les villages*

Les aménagements piétons et cyclables ont également droit de cité dans les secteurs plus éloignés du centre urbain.

Se rendre à pieds ou en vélo dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes apparaît aujourd'hui quasi-impossible entre Hauteville et la zone commerciale de la Galoterie pourtant si proche. De même, traversées piétonnes et continuités des trottoirs (au moins jusqu'à des arrêts de bus) doivent être intégrées dans les aménagements de parcs d'activités. Les gabarits des voies concernées devraient par ailleurs permettre d'intégrer facilement des aménagements de type bandes ou voies cyclables.

Dans le même ordre d'idée de confort et de sécurisation, la traversée de certains bourgs et villages, aujourd'hui traversés par des flux automobiles et de poids-lourds importants ou pour le moins inadaptés à la voirie et à l'environnement urbain est à revoir. Selon les cas, il peut s'agir d'aménagements de sécurité, de modération de vitesse voire de déviations.

Ces opérations d'aménagements ponctuels doivent s'inscrire dans une vision complète et globale de schémas d'itinéraires du centre-ville jusqu'aux bourgs les plus éloignés.

## 2.2 AUTOMOBILE ET TRANSPORT COLLECTIF, PASSER DE LA CONCURRENCE A LA COMPLEMENTARITE

### ➤ *Le développement des transports collectifs, une réponse possible, pas la seule solution*

Le système de transport collectif actuel de desserte du territoire repose sur deux pivots étroitement imbriqués que sont le réseau Lexobus (réseau d'agglomération organisé par la ville de Lisieux) et le réseau des Bus Verts (réseau départemental organisé par le département du Calvados décliné en réseau régulier, scolaire et à la demande) à l'échelle de Lintercom. Certains services du réseau Lexobus sont ainsi assurés par les Bus Verts.

Aujourd'hui, cette desserte assure principalement les déplacements d'une partie de la population, essentiellement les scolaires et les personnes à faible revenu. L'enjeu est d'élargir la cible des usagers à d'autres catégories et en particulier les actifs. Pour cela, il faut repenser l'architecture du réseau urbain en mettant en relation le centre-ville, les quartiers d'habitat et les zones d'activités périphériques et surtout en améliorant ses performances et son attractivité (temps de trajet, lisibilité des itinéraires). Cette révision de l'architecture du réseau passe par une

simplification des itinéraires s'appuyant sur un axe fort centre-ville / Hauteville / ZA de Glos se distribuant à partir du centre vers le nord, le sud (gare) et l'ouest de l'agglomération. Cette trame serait à compléter par une desserte de type navette centre-ville assurant notamment des dessertes des parkings de stationnement (existants ou à créer, notamment celui de la gare).

La récente extension de desserte du réseau Lexobus sur la zone d'activité de Glos amorce déjà cette évolution.

La question se pose différemment en dehors de la zone urbaine du territoire où la dispersion de l'habitat et la faible densité ne sont pas de nature à favoriser une desserte par un système régulier traditionnel pour des raisons d'efficacité et de coût. Pour cette desserte périphérique, il convient de maintenir le système existant (régulier, scolaire, à la demande) en examinant la possibilité de renforcer ou d'optimiser deux ou trois axes assurant des dessertes des pôles intermédiaires.

### ➤ *La nécessaire complémentarité*

La notion de complémentarité est à entendre dans deux registres :

- celui de l'intermodalité aux gares SNCF : en y favorisant notamment la connexion des réseaux de transports collectifs permettant ainsi de proposer une continuité d'offre de l'échelle locale à l'échelle interurbaine (vers Deauville, Caen, Paris) mais aussi une continuité entre le stationnement à la gare et l'accès au centre-ville ; de ce point de vue se pose d'ailleurs la question d'une tarification associant stationnement et transport collectif ;
- celui de l'accessibilité au centre-ville : en identifiant les possibilités d'aménagement de voiries favorisant l'insertion des véhicules de transport en commun et les adaptations du plan de circulation et de stationnement qui s'avèreraient nécessaires.

## 2.3 INSCRIRE L'ALTERNATIVE MODALE DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS

- **À moyen terme, préparer l'avenir afin d'intégrer les modes de mobilité durables dans les projets urbains**

Le PLUi va servir de document réglementaire encadrant le développement du territoire pour plusieurs années. Dans cette perspective, des orientations et des traductions graphiques devront exprimer et indiquer les objectifs poursuivis par Lintercom.

Deux registres à minima sont à considérer à ce stade :

- celui de la prise en compte de l'intégration de la mobilité durable dans le parti d'aménagement général du territoire mais aussi à l'échelle de chaque nouveau projet et de chaque zone : il apparaît ainsi obligatoire de s'assurer ou de prévoir des conditions de desserte nécessaires et suffisantes par les transports collectifs ou les modes doux en cas d'extension urbaine qu'elle qu'en soit la nature (habitat, activités, équipements) ;
- celui de la définition de normes et ratios en matière de stationnement autorisé en cas de nouvelles opérations d'urbanisme soit dans des zones nouvelles, soit dans des zones déjà urbanisées (densification).

- **À long terme, préserver l'avenir pour assurer la cohérence du réseau routier**

Le PLUi doit être compatible avec le SCoT. En ce sens, certaines des orientations prévues dans ce document se doivent d'être reprises et intégrées dans le futur PLUi.

On pense ici notamment à la question des préservations des emprises nécessaires aux déviations du Pré d'Auge / La Boissière, de Lisieux (bouclage de la rocade d'une part et une partie de la liaison nouvelle à créer vers Orbec / A28), de Saint-Martin-de-la-Lieue et de l'Hôtellerie. Indépendamment des considérations et hypothèses de leur réalisation ou financement, ces emprises sont à préserver et inscrire dans le PLUi afin de conserver la possibilité de leur réalisation.

- **À court terme, finaliser et réaliser le projet de pôle d'échanges multimodal**

La réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Lisieux est un enjeu majeur de développement pour la ville et Lintercom. Les études ayant été réalisées, celui-ci doit être maintenant mis en œuvre non seulement dans la perspective de l'amélioration de la desserte ferroviaire de la Normandie mais aussi et surtout dans la perspective de la redynamisation du centre-ville au travers d'un projet de quartier nouveau « gare / centre-ville ».

## 2.4 SE DOTER DES OUTILS ET DES MOYENS POUR UN PROJET COHERENT DE TERRITOIRE ET DE MOBILITE

- **En réfléchissant à une évolution de la structure compétente en matière d'organisation des transports et de mobilité à l'échelle du territoire**

Aujourd'hui la responsabilité d'organisation et de gestion du système de transport est répartie entre la ville de Lisieux, Beuvillers, Saint-Désir et le département du Calvados qui utilisent chacun leurs propres ressources pour assurer le financement du système.

La perspective d'une cohérence globale entre un projet d'aménagement du territoire exprimé notamment au travers du PLUi et d'une politique de

mobilité amène naturellement à se poser la question de la cohérence de la structure en charge de ces deux aspects.

➤ ***En prévoyant l'élaboration d'un plan de déplacements à l'échelle du territoire***

La loi prévoit que dans le cadre de l'élaboration d'un PLU intercommunal, le volet mobilité de ce document fait office de plan de déplacements urbains (PDU). Mais cet aspect réglementaire est conditionné par la condition que la structure compétente pour l'élaboration du PLUi soit également autorité organisatrice de transport intervenant sur le même périmètre, ce qui n'est pas le cas pour Lintercom (cf. paragraphe précédent).

On rappellera toutefois ici que la ville de Lisieux s'est d'ores et déjà engagée dans la réalisation d'une étude de déplacements sur son territoire dont le cadre de réflexion et les attendus s'inscrivent dans la perspective des orientations du SCoT et de l'élaboration du PLUi.

### **3. UNE POLITIQUE DE COMMUNICATIONS NUMERIQUES POUR LINTERCOM**

Le département du Calvados œuvre pour l'extension du très haut débit sur son territoire au travers d'un réseau d'initiative publique. Le phasage opérationnel prévoit que les communes traversées par la RD143, la RD579 au nord de Lisieux et la RD519 au sud de Lisieux seront raccordées en phase 1, c'est-à-dire sous un délai de 4 ans à compter de 2012.

L'objectif est de raccorder prioritairement : les collèges, lycées, hôpitaux, sites administratifs, points info 14, musées, bibliothèques/médiathèques, ZAE (zones d'activités économiques), points hauts radio.

Il sera également nécessaire de connecter aux réseaux numériques à très haut débit les espaces de vie en milieu rural, sous peine d'accroître sa désertification et l'éloignement des habitants jeunes ou âgés.

**Lintercom souhaite aussi faire du quartier de la gare une priorité de ce chantier.**



### III. VIVRE ET ACCUEILLIR DANS LE PAYS D'AUGE



## 1. DIVERSIFIER L'OFFRE FONCIERE ET IMMOBILIERE POUR L'ECONOMIE

### 1.1. FAVORISER L'INVESTISSEMENT ET LES RETOMBEES ECONOMIQUES POUR LE TERRITOIRE

La montée sur les plateaux de Lisieux / Hermival-les-Vaux, Glos et Saint-Désir a permis de créer une offre foncière bien reliée aux infrastructures routières pour l'implantation d'unités industrielles, artisanales et commerciales. Ces zones d'activités sont devenues des entrées de ville que l'on doit réinvestir pour y apposer une conception urbaine soignée et valorisante. L'offre conséquente de terrain pour les années futures dans les zones d'activités donne une visibilité à moyen long terme.

À l'image des orientations retenues pour l'équipement commercial, l'objectif est de maintenir un équilibre entre l'offre de centre-ville et celle de la périphérie avec 3 objectifs :

- flécher l'implantation des nouvelles entreprises et donner une visibilité aux investisseurs ;
- donner une identité aux différentes zones de développement économique pour mieux gérer le foncier et favoriser les synergies entre les entreprises ;
- diversifier l'offre foncière et immobilière tant en localisation qu'en surface.

#### ➤ **Renforcer les zones existantes**

Aujourd'hui, des parcelles restent à commercialiser dans les zones d'activités existantes ou programmées :

- la ZAC Les Hauts de Glos ;

- le pôle de Saint-Désir ;
- le pôle de Saint-Martin-de-la-Lieue ;
- la ZA de Moyaux ;
- la ZA de Marolles.

Chacune de ces zones sera conservée dans le périmètre actuellement défini dans les documents d'urbanisme en vigueur ou fixé par le périmètre de ZAC pour les Hauts de Glos. Ces espaces disponibles représentent encore plus de 70 hectares et leur limite temporelle de commercialisation dépasse l'échéance du PLUi. L'effort de ces prochaines années portera donc sur l'utilisation de ces surfaces, leur densification et le remembrement parcellaire des zones existantes. Par ailleurs, le SCoT précise pour cette zone qu'elle est appelée à s'étendre sur la période 2020/2030 pour accompagner le développement économique du territoire.

Des zones existantes comme le pôle de Glatigny, l'Espérance, ou la Galoterie possèdent un tissu urbain déjà constitué sans parcelle commercialisable. Leur recomposition, la mutualisation d'espaces de stationnement et leur densification sera encouragée par le règlement d'urbanisme et lors des mutations. Sur les zones de Beuvillers (parc d'activités Sud), quelques implantations restent possibles en accord avec le risque inondations.

La zone d'activités Nord de Lisieux peut être restructurée en favorisant un « pôle concessionnaire » sur la zone des Hauts de Glos et ainsi libérer un foncier important sur ce secteur desservi par les liaisons routières, ferrées et douces (Ligne Lisieux-Deauville et entrée sur la RD579 via la RD406 sans aucune zone résidentielle traversée).

#### ➤ **Replacer l'activité dans la ville**

Au-delà de sa fonction habitat, conserver et développer le tissu économique en ville et dans les espaces urbains est un facteur d'animation. L'accueil d'activités économiques compatibles avec l'habitat est une des conditions pour remettre en tension les espaces du

centre-ville en apportant des flux et des consommateurs tout en valorisant les équipements publics (transport en commun, services publics...).

Les espaces délaissés et sous utilisés identifiés offrent des capacités intéressantes sur le plan des surfaces et de leur localisation pour implanter des entreprises. Chaque opération fera l'objet d'un programme particulier où la place de l'activité sera à déterminer.

Les espaces situés à proximité des gares ont un potentiel particulièrement intéressant par leur accès et la visibilité qu'ils offrent.

La présence du risque inondation sur certaines friches pourrait également guider les choix à opérer où dans certains cas il sera possible, sous conditions, d'y implanter de nouvelles activités économiques.

## 1.2. LE TOURISME : POUR UNE POLITIQUE D'ACCUEIL ET DE LOISIRS

Le potentiel touristique de Lintercom est réel. La renommée de sa basilique et de son pèlerinage, la reconnaissance des productions agricoles, le patrimoine bâti et paysager en sont les principaux symboles.

L'objectif reste cependant de transformer ces flux en retombées économiques pour le territoire notamment en termes d'investissements et d'emplois. Aux symboles qui sont vecteurs de notoriété et de promotion, le territoire peut adosser d'autres atouts tout autant favorables à la promotion touristique qu'au changement d'image sur un principe de découverte : « Lintercom : venir pour la basilique, rester pour le Pays d'Auge ».

L'élément clé réside dans les partenariats à créer ou à renforcer avec les collectivités voisines et les porteurs de projets afin de développer

l'offre et la visibilité touristique (portail web unique, cartes, réseau d'hébergements, de loisirs...).

Il est possible d'associer le cadre de vie que veut promouvoir le territoire pour ses habitants à la politique d'animation et de loisirs qui couvre les attentes des visiteurs. Le profil de Lintercom permet d'agir sur 3 volets :

- associer la politique culturelle ambitieuse de Lintercom à la politique touristique pour accroître la fréquentation des événements et créer une animation ;
- élargir les pratiques sportives et de loisirs pour en faire des éléments du quotidien des habitants (loisirs des habitants = activité touristique des visiteurs) ;
- faire du touriste un chaland qui consomme, comme les populations en place, dans le centre-ville et les bourgs de Lintercom. Cela suppose de reconsidérer la place du piéton et la qualité des aménagements urbains. Ce qui sera séduisant pour les habitants qui fréquentent le centre-ville et les centres bourgs le sera également pour les visiteurs.

Plusieurs orientations peuvent être prises pour décliner ce projet sur le territoire :

- replacer le territoire dans la perspective du lien qui peut s'établir vers la mer via la vallée de la Touques ;
- ouvrir les activités sportives et de loisirs liées à l'eau et au cheval qui sont identitaires et qui concernent tout le territoire ;
- constituer, renforcer, créer des itinéraires tous modes équestres, pédestres, cyclables en site propre ou partagé en s'appuyant sur les itinéraires constitués (plan vélo, GR...) qui peuvent être ceux nécessaires aux déplacements du quotidien pour les habitants :
  - la première échelle concerne les circulations douces vers les lieux représentatifs de Lisieux ; cette action est à mettre au regard des actions de désenclavement de quartiers et de renforcement de la mobilité du quotidien ;

- la seconde échelle représente l'ensemble des cheminements touristiques au sein de Lintercom qui s'inscrit dans l'espace augeron ; la mise en réseau de certaines « boucles communales » à partir de l'espace gare et en ciblant les tronçons les plus significatifs, notamment dans les vallées, accompagne la diversification des activités touristiques dans le territoire et met en relation plus étroite les visiteurs avec les producteurs d'AOC, filière économique à forte valeur ajoutée ;
  - la troisième échelle est l'inscription de ces dernières circulations douces dans les grands cheminements nationaux : Paris / Mont-Saint-Michel, l'itinéraire littoral autour de l'Estuaire [Côte d'Albâtre / Côte Fleurie (et au-delà)] qui pourrait être porté par le pôle métropolitain de l'Estuaire de la Seine, et les connexions nord/sud, véritable colonne vertébrale du développement touristique en mer et terre.
- faire de la gare un nœud touristique à la fois point de départ pour un séjour, lieu de services (location d'équipements, hébergements...) et d'informations à l'échelle du Pays d'Auge ;
  - compléter l'offre d'hébergement en centre-ville avec des hôtels de moyenne gamme, déplacer le camping intercommunal pour lui donner une position plus appropriée et attractive pour les touristes, valoriser le camping présent sur Moyaux, envisager la création de haltes temporaires dans différents villages de Lintercom (camping éphémère/temporaire), créer une aire d'accueil pour les camping-cars, utiliser de petits terrains anciennement agricole pour d'autres activités complémentaires.

## 2. AMELIORER LE PARC EXISTANT, LIMITER LA CONSOMMATION FONCIERE

### 2.1. AMELIORER LE PARC EXISTANT

La reconquête du parc existant constitue une priorité dans le territoire au vu des besoins de rénovation encore très prégnants du parc ancien. Les objectifs fixés à cette politique sont les suivants :

- réduire la vacance dans le centre-ville de Lisieux ;
- améliorer la qualité du parc privé (propriétaires occupants et bailleurs) dans l'habitat de faubourg à Lisieux ;
- améliorer la performance énergétique du parc de logements dans l'ensemble du territoire ;
- identifier et traiter les situations d'habitat indigne.

### 2.2. LA PRISE EN COMPTE DES BESOINS LIES AU VIEILLISSEMENT

Une politique active d'adaptation du parc de logement existant doit être mise en œuvre visant prioritairement :

- l'amélioration des logements et leur équipement en sanitaires adaptés ;
- une politique spécifique portant sur la pose d'ascenseur pour le logement collectif dont l'absence constitue un frein réel à la mutation du parc.

En parallèle, dans le cadre de la réalisation de programmes mixtes de constructions neuves, la création de petites unités du type béguinage permettant l'accueil de personnes âgées sera expérimentée. Les programmes de logements situés en centre-bourgs et bénéficiant de la proximité des commerces et des services seront privilégiés pour accueillir ces opérations.

## 2.3. DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES BESOINS

L'objectif de maintenir les ménages dans le territoire aux différentes étapes de leur parcours résidentiel et d'accueillir de nouveaux ménages nécessite que la production de logements neufs soit suffisamment diversifiée en termes de statuts d'occupation, de types d'habitat, de prix et de localisations pour répondre aux besoins des différentes catégories de population.

Pour les mêmes raisons, le parc de logements existant dans le territoire, en particulier le parc de logements collectifs, situé dans le quartier de Hauteville à Lisieux et en centre-ville, sera adapté et requalifié pour répondre à la demande.

Pour répondre à ces objectifs de diversification du parc, Lintercom instituera des servitudes sur des parcelles ou des secteurs le nécessitant.

### ➤ **Un effort de redistribution spatiale et de requalification du logement locatif**

Dans le pôle lexovien, le SCoT préconise d'atteindre 25 % de logements locatifs sociaux par rapport au parc des résidences principales à l'échelle du pôle et au moins 20 % de logements à vocation sociale dans chacune des communes qui constituent le pôle.

À Lisieux, les deux principaux enjeux consistent :

- d'une part, à requalifier le parc social existant en particulier dans le quartier de Hauteville à Lisieux qui accueille près de 2 600 logements sociaux représentant plus de 60 % du parc social de la ville. 4 objectifs principaux sont fixés pour ce quartier :

- développer un projet urbain global prévoyant une plus forte mixité fonctionnelle (activité-équipement-logement) et des réponses aux problématiques de déplacements ;
- améliorer le parc de logements avec l'éventualité d'une démolition pour les unités les plus vétustes (ou aux coûts de rénovation prohibitifs) ;
- maîtriser le rythme de la vente du parc et fixer les conditions du transfert de propriétés ;
- à compléter avec les conclusions de l'étude de requalification urbaine et sociale

- *d'autre part, à poursuivre la rénovation du parc locatif privé pour qu'il prenne toute sa place dans le marché du logement et réponde aux attentes des ménages candidats à la location.*

Le SCoT a fixé un objectif de logement à vocation sociale pour les communes pôles relais et le pôle d'équilibre de Moyaux devant atteindre 15 % du parc des résidences principales à l'échéance 2025.

### ➤ **Un besoin de meilleure adéquation de l'offre à la demande**

Une offre de logements à prix abordable en accession sociale à la propriété et en location/accession sera développée afin que le territoire soit en capacité de répondre à la demande des jeunes ménages et ainsi les maintenir sur place. De même, concernant le logement collectif de centre-ville, la production de T2/T3 permettra d'accueillir à la fois les jeunes actifs et les seniors / personnes âgées souhaitant bénéficier de la proximité des équipements et des services du cœur de ville

## 2.4. **UNE PRODUCTION PLUS ECONOMIQUE EN FONCIER ET SOUCIEUSE DE PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT**

### ➤ **Favoriser le renouvellement urbain et la construction dans les zones équipées et desservies par les réseaux**

Au cours des 20 dernières années Le territoire de Lintercom a consommé, 855 hectares de foncier, soit 43 hectares par an pour l'urbanisation à usage d'activités et d'infrastructures mais, pour l'essentiel, à usage résidentiel (39 ha environ). Cette consommation foncière s'est faite principalement dans le cadre d'extensions urbaines, au détriment d'espaces agricoles ou naturels.

L'objectif du SCoT, repris dans le PLUi, est de réduire cette consommation de foncier de 20 % à niveau constant de production de logements (hors projets en cours déjà autorisés).

Dans cette optique, le territoire a souhaité mettre en avant le renouvellement urbain pour accueillir une partie de la production de logements neufs. La ville de Lisieux en particulier, mais aussi les communes du pôle lexovien, possèdent de nombreuses opportunités par ses multiples secteurs délaissés ou sous-utilisés mais en revanche très bien localisés qui constituent autant de territoires de projets urbains. Dans ce secteur où sera réalisé au moins 75% de la production de logements, les collectivités mettront en œuvre toutes les possibilités pour répondre à cet objectif en mobilisant les ressources foncières disponibles dans le fond de vallée.

Toutefois et après mobilisation et analyse de toutes les possibilités d'urbanisation en fond de vallée, il sera possible de conduire une opération d'ensemble sur le plateau de Rocques sur la commune de

Lisieux. Cette possibilité s'inscrit dans le temps long et n'est pas envisagée comme une priorité.

➤ **Promouvoir des formes urbaines et architecturales plus compactes et augmenter les densités**

Face au modèle de la maison individuelle qui a prévalu dans le territoire au cours des dernières décennies, la promotion de nouvelles formes d'habitat plus compactes en maisons de ville et en habitat collectif avec des espaces de détente mutualisés et des espaces publics de qualité permettra à la fois d'être plus économe en foncier, de faire preuve d'innovation et d'être un facteur d'attractivité pour les ménages.

L'économie de foncier passe de fait par des densités de construction plus élevées. Les densités retenues sont celles fixées par le SCoT :

- pôle urbain lexovien : 25 logements/hectare (Lisieux, Beuvillers et Saint-Désir) ;
- pôle lexovien (hors Lisieux, Beuvillers et Saint-Désir) : 15 logements/hectare ;
- pôles relais : 12 logements/hectare ;
- communes rurales : 8 logements/hectare.

Ces densités sont des moyennes. En fonction des opérations (taille, localisation, topographie), une orientation d'aménagement ou le règlement d'urbanisme du PLUi préciseront, la densité à respecter.

### 3. L'AGRICULTURE AUGERONNE : UNE ECONOMIE A FORTE VALEUR AJOUTEE

Jouant un rôle économique et identitaire fort, les espaces agricoles trouvent une place importante dans le projet de territoire.

Les activités d'élevage assurent en effet le maintien de l'industrie agro-alimentaire présente dans le Pays d'Auge (circuit d'abattage, collectes de lait, distilleries, cidreries). Bénéficiant d'appellations protégées (AOC et AOP), certains produits laitiers et cidricoles sont le fer de lance de cette filière et démontrent la qualité des productions du Pays d'Auge.

Moins connue, la sylviculture apparaît comme un faire-valoir intéressant de terres moins adaptées à l'agriculture et constitue une économie complémentaire pour des matériaux et une énergie biosourcés.

#### 3.1. DONNER A L'AGRICULTURE LES MEILLEURES CONDITIONS D'EXERCICE

Consciente de l'importance de l'agriculture pour l'économie locale, Lintercom a décidé de prendre en considération les perspectives et les problématiques liées à cette activité et de les intégrer dans ses projets. De manière générale, une bonne information sur les projets et le recours à la négociation doivent permettre d'améliorer constamment les interactions entre territoire et agriculture et inversement.

➤ **Rationaliser les secteurs de développement pour faciliter la lisibilité foncière**

L'identification claire du foncier dévolu à l'agriculture à moyen/long terme permet aux exploitants de se projeter plus facilement dans l'avenir et permet ainsi de favoriser la pérennité de leurs exploitations.

De plus, la relocalisation des futurs projets de développement urbain dans les vallées du pôle lexovien et au niveau des pôles relais stoppera l'urbanisation diffuse, diminuant la consommation foncière et limitant le recul des terres agricoles.

Les terres de plateau sont rares et subissent une forte concurrence foncière notamment avec le développement de zones d'activités ou des formes urbaines peu denses. Ces terres, souvent les plus compatibles avec les grandes cultures, doivent aussi clairement intégrer les enjeux agricoles. Ainsi, leur « consommation » par d'autres activités, si elle s'avère nécessaire, doit désormais se faire avec un réel souci d'économie du foncier.

### ➤ **Anticiper, prévenir et limiter les contraintes pour le fonctionnement agricole du territoire**

Les futurs projets d'urbanisation devront, entre autres, prendre en considération la localisation des sièges d'exploitation. Il s'agit de maintenir le plus possible les parcelles exploitées à proximité des sièges afin de limiter les déplacements d'engins et d'animaux, et de faciliter l'activité agricole associée. L'identification des bâtiments d'élevage permettra de veiller à ne pas programmer de nouvelles constructions à moins de 100 mètres de ceux-ci puisque la présence de tiers constitue une contrainte forte pour le développement de l'exploitation dans la mesure où elle compromet les possibilités d'extension sur le site. De même, les problématiques de zones d'épandage feront l'objet d'une réelle prise en compte.

La cohérence des circuits de desserte agricole constitue un aspect déterminant de l'équilibre économique des exploitations et des filières agricoles (ramassage du lait). Garantir la prise en compte de ces circuits dans les logiques de développement et d'aménagement du territoire de Lintercom est primordial. Accessibilité des parcelles, compatibilité des aménagements urbains avec le passage des engins agricoles,

alternatives crédibles aux grands axes routiers, absence d'entrave pour les camions de ramassage du lait... sont autant de points de vigilance à assurer.

### ➤ **Favoriser l'accès au foncier et la diversification des productions**

Certaines terres agricoles sont inexploitées alors même que des agriculteurs voisins ont des besoins fonciers pour assurer la cohérence et la viabilité de leurs exploitations ou pour s'installer. Dans certaines situations, il ne faut pas exclure le recours à la préemption, à l'expropriation ou à de nouveaux systèmes de portage foncier pour permettre à ces terres de retrouver une utilisation agricole.

Les petites parcelles difficilement mobilisables pour une agriculture mécanisée conventionnelle ne doivent pas être considérées comme inexploitable, elles représentent un potentiel pour d'autres types d'agricultures peu consommatrices de foncier (maraîchage, circuits courts, productions non alimentaires...). À ce titre, elles ne doivent pas rejoindre, sans réflexion préalable, le foncier potentiellement urbanisable.

### ➤ **Soutenir une économie du bois**

Pour soutenir une économie de l'énergie, notamment à travers la filière bois, la gestion durable et mutualisée des boisements (palier à la dispersion et à la faible dimension d'une grande part des boisements) doit constituer une priorité afin d'assurer et d'anticiper une production cohérente et compatible avec les exigences du marché.

Les boisements peuvent constituer aussi une biomasse intéressante pour une consommation énergétique locale. Il faut veiller à envisager cette solution dans le bouquet énergétique de l'habitat collectif et des équipements communaux et intercommunaux.

### 3.2. FAVORISER L'AGRICULTURE DANS SON IDENTITE AUGERONNE

#### ➤ **Préserver les fondements agro-naturels augerons**

Les activités d'élevage et les productions cidricoles ont dessiné le paysage bocager parsemé de vergers, typique du Pays d'Auge. Elles sont aussi les garants du maintien de la haute valeur naturelle du territoire (cf. II-1.2). La présence de plusieurs AOC et AOP démontre la qualité des produits issus de ces exploitations. Pour favoriser le maintien de cette agriculture, il est par exemple envisagé de passer des conventions entre producteurs ou CUMA et collectivités pour l'entretien de certaines haies.

#### ➤ **Défendre les espaces agricoles AOC/AOP**

Il convient de soutenir et de protéger les activités agricoles et les zones agricoles en liens avec les productions AOC et AOP et de mettre en valeur ces produits. La vigilance prescrite en matière de consommation foncière sera redoublée en présence d'exploitations liées aux AOC/AOP du territoire.

### 3.3. RENFORCER LES LIENS AVEC LE TOURISME

#### ➤ **Défendre l'habitat rural typique augeron**

Le tourisme du Pays d'Auge, en dehors de sa partie littorale, repose principalement sur le patrimoine naturel et architectural, tous deux étroitement liés aux activités agricoles. Ainsi, le développement de l'accueil dans le milieu rural, permis par le changement de destination des bâtiments agricoles, doit constituer un atout pour cette activité.

L'entretien et la rénovation de ce patrimoine resté ou non dans son usage agricole doit être facilité et encouragé pour garantir le capital identitaire du territoire souvent perçu comme l'essence de la Normandie.

#### ➤ **Renforcer les circuits de découverte et la promotion des produits locaux**

La mise en place de circuits de découverte des produits locaux et les étapes gastronomiques peuvent constituer des leviers touristiques forts. Ces circuits peuvent être automobiles, cyclables, pédestres mais aussi ouverts aux cavaliers. À ce titre, des lieux étapes devront être clairement identifiés et mutualiser des services attendus par les utilisateurs.

La promotion de la consommation des produits locaux dans la restauration collective et notamment chez les scolaires est un axe important car il permet d'éduquer ou de fidéliser la population aux produits de terroir.

La valorisation des circuits courts, des ventes directes et la présence des producteurs sur les marchés locaux sont à encourager pour favoriser les liens entre producteurs et consommateurs et une promotion de l'agriculture locale.