Département du Calvados

Commune de Louvigny

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation

OAP

Pièce n° **3**

Elaboration du PLU
Prescrite le 01-06-2011 /Arrêtée le / Approuvée le

SOMMAIRE

PRÉAMBULE ..... **p. 5**

LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION ..... **p. 9**

I. L'OAP Centre-Bourg ..... **p. 13**

II. L'OAP Entrée de ville ..... **p. 19**

III. L'OAP Hameau du Mesnil ..... **p. 23**

PREAMBULE

Ces Orientations d'Aménagement et de Programmation s'inscrivent dans les dispositions des articles L151-6 & 7 du Code de l'Urbanisme :

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

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour ***mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine,*** *lutter contre l'insalubrité,* ***permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;***

*2° **Favoriser la mixité fonctionnelle** en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

*4° **Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur,** réhabiliter, restructurer ou aménager ;*

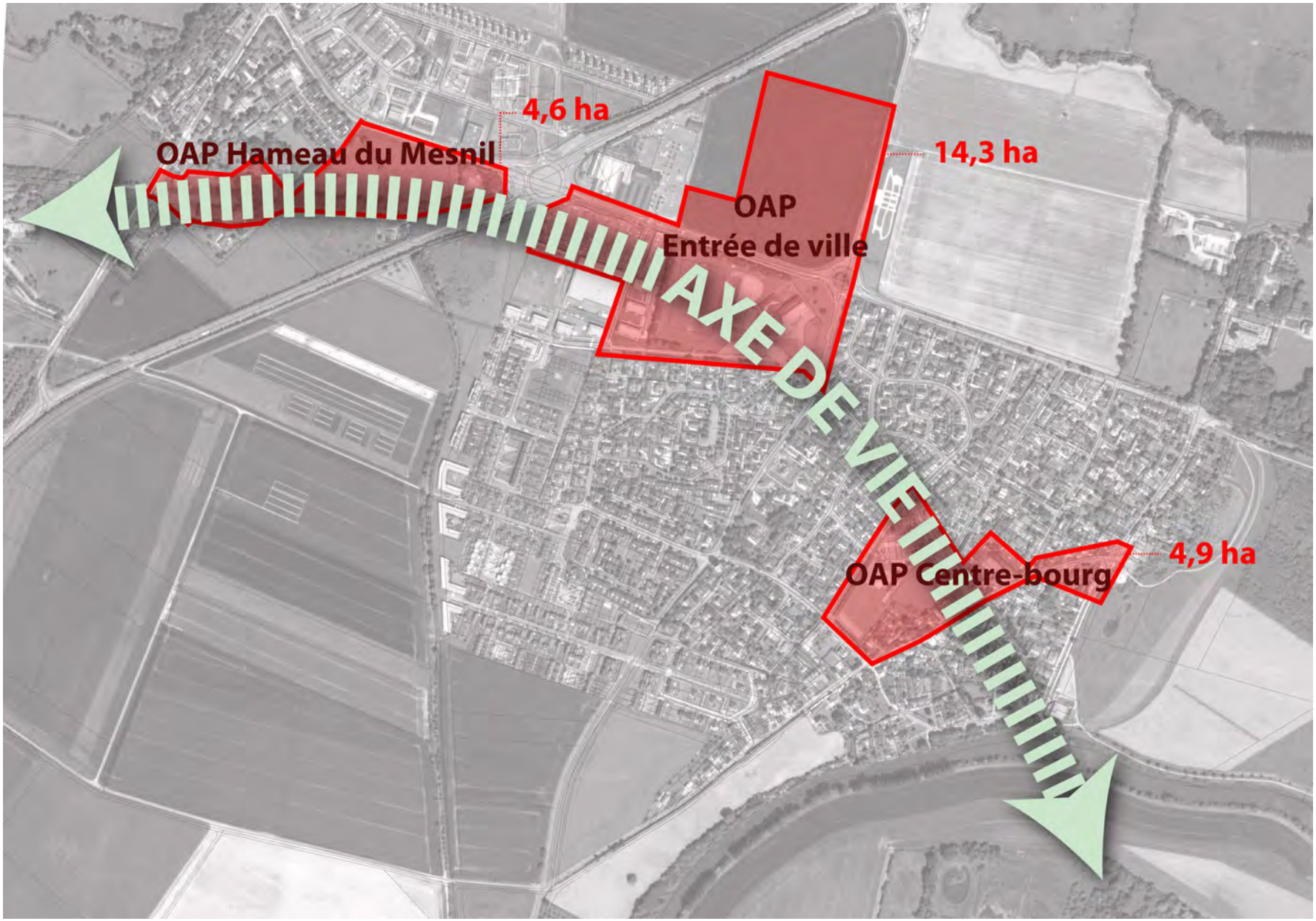
5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ».

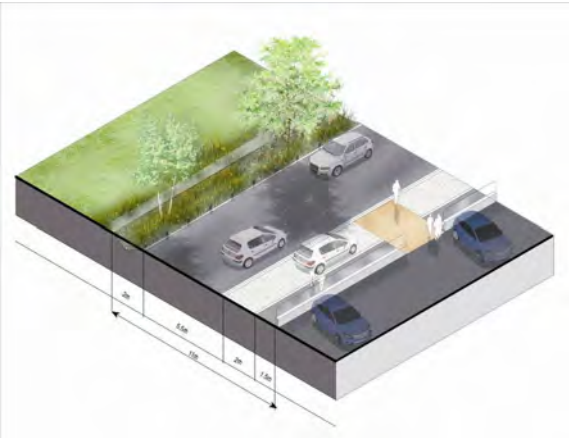
Ce document est évolutif. Il devra s'enrichir et se préciser au fur et à mesure de l'élaboration de nouveaux secteurs de projets, à l'occasion des modifications du PLU.

LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

LES SECTEURS DE PROJET / LES PÉRIMÈTRES D'OAP



LES PRINCIPES GUIDANT LES OAP



Louvigny

L'axe de vie reliant les 3 secteurs de projet

- **Mobilité : Des principes d'aménagement à respecter pour une réelle efficacité des modes.**

Une stricte séparation des modes favorise des vitesses de circulation élevées (« effet tuyau ») et la monofonctionnalité de la voie (fonction circulatoire primant largement sur les autres) :

- Effet de coupure renforcée
- Dégradation de la qualité de vie urbaine sur l'axe
- Augmentation de l'insécurité des autres usagers de la voie (en intersection notamment)

=> Le développement d'autres fonctions sur la voie (vie locale) et la sécurisation des déplacements des modes alternatifs à l'automobile passe nécessairement par une réduction des emprises dédiées à l'automobile. Au regard des enjeux de l'axe de vie, la cohabitation des usages et des modes devra être recherchée sur les séquences où d'autres fonctions seront privilégiées (commerces, vie locale) :

- Cyclistes sur la chaussée
- Espaces piétons plus largement dimensionnés
- Eviter le stationnement longitudinal, et de manière systematique au niveau des intersection pour un partage multimodal de la vie mieux équilibré en faveur des modes alternatif. Préferer de petites poches de stationnement, en enclave.
- Aménagements qualitatifs de ralentissement et de traversée pour favoriser la sécurité des riverains et usagers des modes doux, ainsi que la perméabilité piétonne de l'axe
- La réduction des vitesses permettra d'éviter tout effet de shunt possible sur les séquences habitées.

Par ailleurs, afin de **proposer et inciter aux choix alternatifs à l'usage individuel de véhicules à moteur essence**, des bornes de recharge pour véhicules électriques vont être disposées à proximité de la station service et du centre commercial ; de même, une aire de covoiturage créée à proximité du carrefour stratégique RD405/RD212.

- **Environnement : Un support potentiel pour la trame verte et le passage de la faune**

La mise en avant d'un « axe de vie » à travers le centre-ville doit correspondre à la création d'une voie douce de qualité, tant pour le cadre de vie des habitants que dans son caractère écologique. En y associant un **linéaire de bonne qualité écologique** (strates arbustive et arborescente), cet axe pourrait **permettre le passage de la faune** (rongeurs, oiseaux, ...) au travers du maillage urbain. Associé à l'ensemble du corridor prenant place le long de l'Orne et de l'Odon, **cet axe de vie pourrait permettre un certain quadrillage du secteur au titre de la trame verte et bleue.**

I.

L'OAP CENTRE-BOURG

1. LE COEUR DE VILLAGE

LE COEUR DE VILLAGE DANS 25 ANS

Un coeur villageois maintenu et affirmé

Afin d'éviter la «mort» du centre bourg, il est essentiel :
- de **maintenir les équipements en place** : écoles, mairie, salle des fêtes.
- de **maintenir les services présents** : la Poste, le cabinet médical **et les renforcer** : commerces, autres services?
- **d'apporter une population nouvelle** : opérations de logements (plutôt petits logements ciblant jeunes et personnes âgées) afin de «dynamiser» le centre du village

=> Objectif : maintenir le centre du village et le rendre «vivant» par un apport de population nouvelle, des petits commerces et services supplémentaires et la réorganisation de l'espace public.

Réorganiser le centre du village afin de créer une véritable centralité, en lien avec le pôle d'entrée de ville et le hameau du Mesnil, via l'axe de vie.

1. LES PRINCIPES GUIDANT L'OAP CENTRE BOURG

Mise en place d'une zone de rencontre

La zone de rencontre est adaptée aux rues commerçantes où l'on cherche à concilier fréquentation piétonne et circulation des véhicules motorisés

La zone de rencontre peut s'appliquer aux rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité

A l'intérieur de zones 30, la zone de rencontre peut s'appliquer à des lieux de conflits entre piétons et autres usagers et où l'on souhaite accorder la priorité aux piétons

- **Définition et obligations réglementaires**

La zone de rencontre permet la complète mixité de circulation entre tous les usagers (piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports collectifs…) sur une portion de voirie urbaine.

Les piétons y bénéficient de la priorité sur l'ensemble des autres usagers et sont autorisés à se déplacer sur toute la largeur de la voie.
La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h et le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements matérialisés.

Les zones de rencontre sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions particulières prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

- **Préconisations générales d'aménagement**

- Implantation des panneaux réglementaires en entrée/sortie de zone (B52 et B53)

- Pas de marquages au sol à l'exception des logos SC2 pour matérialiser le double sens cyclable, et les éventuelles places de stationnement.

- Pas de distinction nécessaire entre la chaussée et les espaces piétons. La cohabitation piétons/cyclistes pourra être garantie par des effets visuels (jeux de revêtement)

- Limitation du stationnement, interdit en dehors des espaces matérialisés (à limiter pour améliorer la co-visibilité entre les usagers de la route).

1. LES PRINCIPES GUIDANT L'OAP CENTRE BOURG

Principes d'aménagement

Les constructions ne seront autorisées que dans le cadre d'opérations d'ensemble, après réalisation des équipements de desserte.

- **Un habitat plutôt orienté vers l'accueil des jeunes, personnes âgées et personnes seules**

Il sera proposé la construction de ~30 nouveaux logements sous la forme de logements individuels, groupés et intermédiaires, étant situés en secteur central, et d'une densité moyenne nette de ~40 logements/hectare.
Une répartition équilibrée des logements sociaux sur tout le secteur devra être respectée.
Chaque opération (secteurs sud-ouest, place centrale et Est, portant respectivement sur des superficies de ~3740 m², ~370 m² et ~2930 m²) proposera un habitat majoritairement de type T2-T3, favorisant l'accueil de jeunes, personnes âgées et personnes seules, qui comportera un minimum de 35% de logements locatifs sociaux, afin de favoriser les relations intergénérationnelles.

- **Démarche environnementale**

L'aménagement s'inscrira dans une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique.
L'implantation des constructions par rapport au soleil et aux vents, la compacité des volumes, la mobilisation des énergies renouvelables, ... et la mise en œuvre de principes d'isolation performants seront à privilégier.

Eaux pluviales : Les eaux de ruissellement seront gérées sur le secteur dans le cadre d'un aménagement commun. Celui-ci pourrait par exemple être localisé avantageusement au niveau du jardin public situé derrière l'ancienne ferme, voire même envisager une double fonction, de type «théâtre de verdure».

- **Un espace public hautement qualitatif**

Les espaces publics sont prioritairement dédiés aux piétons. Des places stratégiques et traversantes, bénéficiant d'un revêtement de qualité et paysagées, se situent au niveau de l'école maternelle et de l'ancienne ferme. La voie circulante y est réduite au maximum pour libérer l'espace piéton prioritaire.

1. OAP Centre-Bourg

LEGENDE

- Périmètre de l'OAP
- Principes de couture urbaine, de liaison et contuité écologique entre les pôles de vie et coeurs de nature de la commune / AXE DE VIE
- Traitement de voirie de type zone 30
- «Zone de rencontre» : Organisation qualitative de l'espace public accueillant espaces piétons, place publiquè/ du marché, lieux de stationnement
- Espaces à vocation principale d'équipements et services existants ou futurs
- Espace préférentiel d'implantation de bâtiments pouvant accueillir équipements, commerces et logements collectifs
- Secteurs préférentiels d'implantation de logements individuels, groupés et intermédiaires (densité ~40 log/ha)
- Interface paysagère avec les quartiers adjacents et espaces verts
- Espaces verts et paysagers, à usage environnemental (continuité écologique), social et de loisirs à conserver et/ou aménager
- Protection et valorisation des murs anciens inscrits au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme
- Espaces verts et paysagers intégrant la gestion des eaux pluviales
- Réseau de voirie existant
- Liaison douce existante
- Principe de liaisons douces irriguant le centre bourg et le connectant avec les alentours
- Principe d'ouverture visuelle et fonctionnelle

II.

L'OAP ENTRÉE DE VILLE

2. L'ENTRÉE DE VILLE

L'ENTRÉE DE VILLE DANS 25 ANS

Une entrée de ville invitant au parcours urbain

Structurer la liaison de deux coeurs de vie.
Repenser la «vitrine» de la commune.
Intégrer les nouveaux quartiers d'habitat.
Considérer l'interface espaces urbains/paysagers et naturels.
S'inscrire dans la continuité urbaine.

Donner à lire la ville depuis son entrée principale et sa polarité commerciale

2. LES PRINCIPES GUIDANT L'OAP ENTRÉE DE VILLE

Principes d'aménagement

Les constructions ne seront autorisées que dans le cadre d'opérations d'ensemble, après réalisation des équipements de desserte.

- **Une programmation mixte et diversifiée, favorisant l'accueil de tous**

Il sera proposé la construction de minimum 270 logements sous une forme diversifiée (individuels, individuels groupés, intermédiaires, collectifs) et quelques locaux économiques.

L'ensemble du secteur proposera un habitat réparti selon un minimum de 40% de logements collectifs (hauteur moyenne R+2) et un minimum de 50% de logements intermédiaires (hauteur moyenne R+1) et individuels groupés (hauteur moyenne R+1+C), ainsi qu'une densité moyenne minimale de 40 logements/hectare.
Une répartition équilibrée des logements sociaux sur tout le secteur devra être respectée, en cohésion avec le PLH en vigueur.

Des locaux économiques, d'une hauteur moyenne de R+1, sont prévus en interface avec la jardinerie actuelle.

- **Démarche environnementale et paysagère**

L'aménagement s'inscrira dans une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique.
L'implantation des constructions par rapport au soleil et aux vents, la compacité des volumes, la mobilisation des énergies renouvelables, ... et la mise en œuvre de principes d'isolation performants seront à privilégier.
La gestion des eaux pluviales sera organisée sur le terrain même des opérations, afin que celles-ci soient rigoureusement neutres au plan de l'écoulement naturel de l'eau.

Une harmonie avec les paysages environnants (bâtis ou non) sera privilégiée. Les interfaces avec l'axe de vie et les espaces agricoles au Nord seront particulièrement traités de façon paysagère qualitative.
Des percées visuelles et paysagères (longues vues) seront intégrées au schéma d'aménagement.

Environ 20% de la superficie de l'opération est dévolu aux espaces publics, de même qu'un ratio minimum de 50% d'espaces végétalisés imposé par parcelle.

2. OAP Entrée de Ville

LEGENDE

- Périmètre de l'OAP
- Principes de couture urbaine, de liaison et continuité écologique entre les pôles de vie et coeurs de nature de la commune / AXE DE VIE
- Reprise du principe des longues vues paysagères (percées visuelles)
- Limite du front bâti à respecter
- Aménagement de carrefours et places stratégiques du nouveau pôle entrée de ville
- Espaces verts et paysagers, à usage environnemental (continuité écologique), social, de loisirs et sportifs à conserver et/ou aménager
- Interface paysagère avec les quartiers adjacents et espaces verts
- Haies à préserver
- Secteurs d'équipements publics
- Principe de liaison entre équipements publics
- Centre commercial / activités et services existants
- Espace d'accueil de nouvelles activités / services
- Secteurs préférentiels d'implantation de logements individuels
- Secteurs préférentiels d'implantation de logements individuels groupés
- Secteurs préférentiels d'implantation de logements intermédiaires
- Secteurs préférentiels d'implantation de logements collectifs
- Réseau de voirie existant
- Principe d'accès et de connexion du nouveau quartier
- Principe d'accès à la RD405
- Principe de liaisons douces irriguant le centre bourg et le connectant avec les alentours
- Parc de stationnement intégrant aire de covoiturage et bornes de recharge pour véhicules électriques

III.

L'OAP HAMEAU DU MESNIL

3. LE HAMEAU DU MESNIL

LE HAMEAU DU MESNIL DANS 25 ANS

Une porte d'entrée sur le grand paysage et une invitation à parcourir l'axe de vie

Valoriser les éléments patrimoniaux constituant l'histoire de Louvigny : l'ancienne gare et le point d'attente.
Liaison des vallées de l'Orne et de l'Odon via l'axe de vie.
Une porte d'entrée «intime» et naturelle vers Louvigny et le grand paysage.

Un point d'entrée privilégié de la trame verte au coeur de la ville.
La valorisation d'un patrimoine historique communal.

3. LES PRINCIPES GUIDANT L'OAP HAMEAU DU MESNIL

Principes d'aménagement

Les constructions ne seront autorisées que dans le cadre d'opérations d'ensemble, après réalisation des équipements de desserte.

- **Un habitat de type individuel a destination des familles**

Il sera proposé sur les secteurs ciblés (secteur nord de ~ 4870 m² et secteur sud de ~3780 m²), la construction de ~20 logements individuels (sur des parcelles de taille inférieure à 350 m²) et individuels groupés (intermédiaires), d'une densité minimum de 10 logements/hectare afin de s'inscrire dans le contexte peu dense du hameau.
Une répartition équilibrée des logements sociaux sur tout le secteur devra être respectée.
L'ensemble de l'opération proposera un habitat majoritairement de types T3 à T5 favorisant l'accueil de familles et comportera un minimum de 25% de logements en accession sociale.

- **L'extension de la zone d'activités économiques et l'implantation d'équipement d'intérêt général**

Un secteur le long de RD 212 est prévu, en face de la zone d'activités existante, pour l'accueil de nouvelles activités ou d'activités relocalisées souhaitant s'implanter sur le territoire communal et/ou bénéficier d'une meilleure accessibilité et visibilité.
De même, un secteur ouvrant sur la vallée de l'Odon, au Nord de la voie verte est prévu pour l'accueil d'un équipement d'intérêt général à destination touristique, culturelle, de santé ou de loisirs, ayant une dimension paysagère marquée afin de favoriser une intégration de qualité dans l'environnement naturel.

- **Démarche environnementale et paysagère**

Les lieux de vie résidentiels sont desservis par une voie en sens unique uniquement dévolue à la circulation des véhicules (largeur 3m). 2 places de stationnement par logement sont prévues à l'intérieur de chaque lot, ceci permettant de libérer l'espace public de l'emprise automobile.
Un parking paysager situé à l'entrée du site permet aux visiteurs de stationner leur véhicule.
Ainsi, hormis la voie de circulation traversant l'ensemble de l'îlot, les espaces publics sont plutôt dévolus aux modes doux (piétons et cyclistes), conférant ainsi à l'îlot une certaine qualité du cadre de vie, en lien avec la voie verte le traversant et le connectant aux espaces naturels et de loisirs environnants.

L'aménagement s'inscrira dans une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique. L'implantation des constructions par rapport au soleil et aux vents, la compacité des volumes, la mobilisation des énergies renouvelables, ... et la mise en œuvre de principes d'isolation performants seront à privilégier.
Une harmonie avec les paysages environnants (bâtis ou non) sera privilégiée que ce soit pour les logements, ou pour les activités amenées à s'implanter sur le secteur. Les interfaces avec l'axe de vie, les parcelles voisines et la RD 212 seront particulièrement traitées de façon paysagère qualitative.

3. OAP Hameau du Mesnil

LEGENDE

- Périmètre de l'OAP
- Principes de couture urbaine, de liaison et continuité écologique entre les pôles de vie et coeurs de nature de la commune / AXE DE VIE
- Organisation qualitative de l'espace public accueillant espaces piétons, place publique, voie de circulation automobile et voie verte
- Conservation et valorisation du patrimoine architectural existant (ancienne gare reconvertie en logements sociaux et lieu d'attente des trains/point info)
- Réseau de voirie existant
- Liaison douce existante
- Principe d'accès aux véhicules à moteur
- Principe de desserte
- Poche de stationnement paysagère ~20 places dévolue aux visiteurs (logements-point info-voie verte)
- Secteurs préférentiels d'implantation de logements individuels / individuels groupés (~20 logements - R+1 maximum - densité mini 10 log/ha)
- Zones d'activités existante
- Extension de la zone d'activités
- Espace d'accueil de nouvelles activités ou d'activités relocalisées
- Limite du front bâti à respecter
- Espace préférentiel d'implantation d'équipements d'intérêt général, ayant un caractère paysager
- Interface paysagère qualitative avec les espaces naturels, les parcelles voisines et la RD 212
- Espaces verts et paysagers, à usage environnemental, social et de loisirs à conserver (le jardin extraordinaire)
- Espaces naturels et boisés à maintenir
- Haie ou linéaire arboré à maintenir ou recréer