

Plan Local d'Urbanisme

Commune de



3

Orientations
d'Aménagement
et de
Programmation

Département de l'AIN

Commune de
MISERIEUX

PLAN LOCAL D'URBANISME

Mise en révision du PLU par délibération du Conseil Municipal en date du 29 Septembre 2010

PLU arrêté par délibération du Conseil Municipal le 4 Juin 2015

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 10 Février 2016

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du 10 Février 2016

REVISIONS ET MODIFICATIONS



34, Rue Georges Plasse
42300 ROANNE

Tel. : 04 77 67 83 06
E-mail : urbanisme@realites-be.fr

Préambule

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont définies en cohérence avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Ce document peut traduire des projets portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et déplacements.

Elles sont plus précisément définies par l'article L123.1.4 du code de l'urbanisme.

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent 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. Elles peuvent 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.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Elles peuvent adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à l'article L. 123-1-13.

... »

Ces orientations d'aménagement et de programmation sont opposables aux autorisations d'urbanisme comme le zonage et le règlement, mais uniquement en terme de compatibilité (et non de conformité), c'est-à-dire qu'il faut rester dans l'esprit.

Les orientations d'aménagement et de programmation de la commune de Misérieux se présentent à la fois sous forme géographique mais également sous forme thématique.

1 - L'intégralité de la zone UAa est soumise à orientation d'aménagement et de programmation.

2 - L'ensemble du bourg de Misérieux fait également l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation thématiques. Elles se présentent sous la forme d'orientations détaillées pour chaque thématique, accompagnées de schémas graphiques traduisant concrètement le projet d'aménagement. Elles ont été définies sur les thématiques suivantes :

- Gestion des déplacements
- Traitement des entrées en agglomération
- Gestion des espaces de stationnement

3 – Un secteur de la zone UAb le long du chemin de la Clef Germain est soumis à orientation d'aménagement et de programmation.

1 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – ZONE UAA

La zone UAa correspond à une zone d'urbanisation dense destinée à accueillir de l'habitat collectif et du commerce de proximité. Elle s'organise autour de l'accès à la zone d'habitat groupé du Clos Cérès. Les parcelles 1717, 1718 et 1738 correspondent à un emplacement prévu pour de l'habitat collectif.

▪ **DESTINATION**

Les parcelles (1717, 1718 et 1738) représentent une superficie de 1290 m². L'immeuble devra impérativement comporter des locaux à usage d'activités en rez-de-chaussée : commerces, services et/ou bureaux.

▪ **DENSITE BATIE**

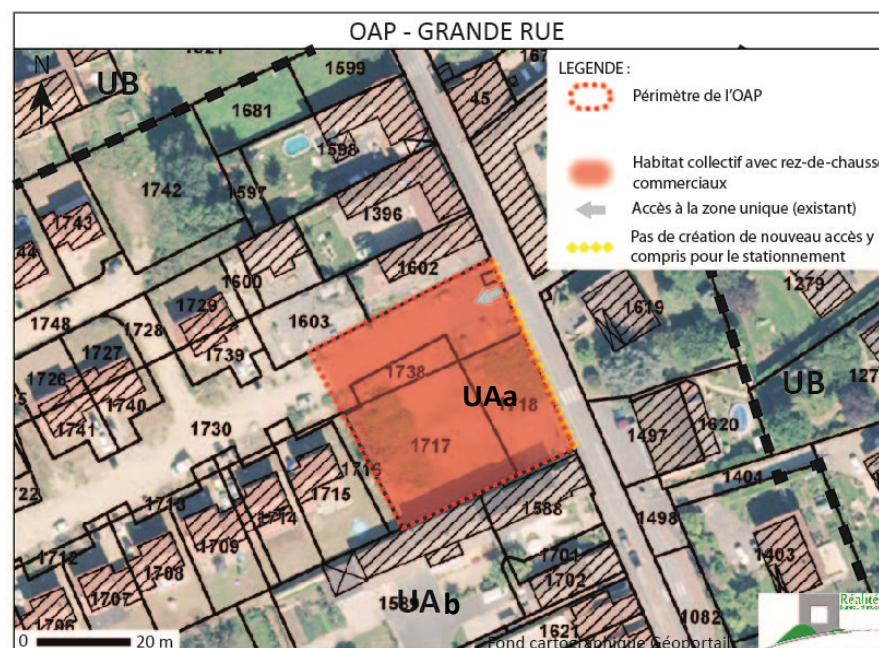
La densité bâtie en production de logements est de 40 logements minimum à l'hectare sur la partie concernée par la production de logements collectifs.

▪ **ACCES ET DESSERTE**

Le tènement destiné à l'accueil d'un immeuble collectif sera desservi par la voie interne du « Clos Cérès ». Aucune nouvelle voie de desserte ne sera autorisée sur la Grande rue. L'accès à l'immeuble se fera obligatoirement par la voie desserte interne.

▪ **STATIONNEMENT**

L'opération collective devra offrir du stationnement externe pour les locaux à usage d'activités conformément au règlement du PLU. Ces stationnements ne seront pas directement accessibles par la Grande rue. Seuls des accès piétonniers sont autorisés entre les parcelles concernées par l'opération et la Grande rue.



2 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THEMATIQUES DU BOURG DE MISERIEUX SUR LES DEPLACEMENTS

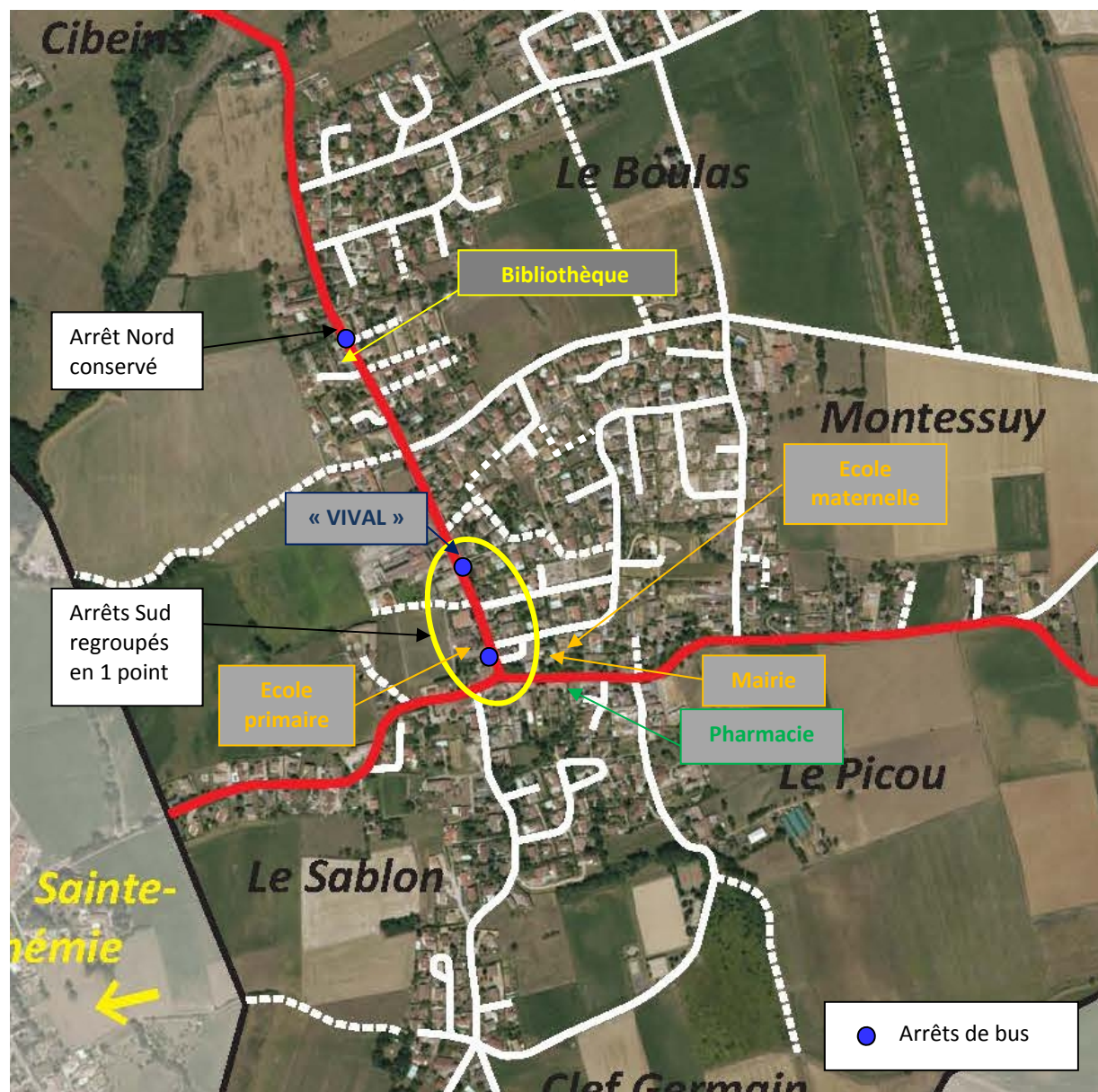
Au vu du développement de l'urbanisation au coup par coup qui s'est opéré par le passé, desservie par des voies en impasse, les déplacements sont contraints. Afin de faciliter les déplacements, et notamment les modes doux, le PLU intègre :

- des Emplacements Réservés pour permettre à la commune d'acquérir des parcelles en vue de créer des cheminements.
- des Orientations d'Aménagement et de Programmation concernant la gestion des arrêts de bus.
- des Orientations d'Aménagement et de Programmation basées sur la hiérarchisation de la voirie, qui intègrent plusieurs niveaux de traitement des liaisons en fonction de leurs vocations (profils en travers type).
- des Orientations d'Aménagement et de Programmation pour le développement de liaisons douces concernant deux secteurs : le secteur du Bourg historique et de ses extensions – le secteur du « Picou ».

GESTION DES ARRETS DE BUS

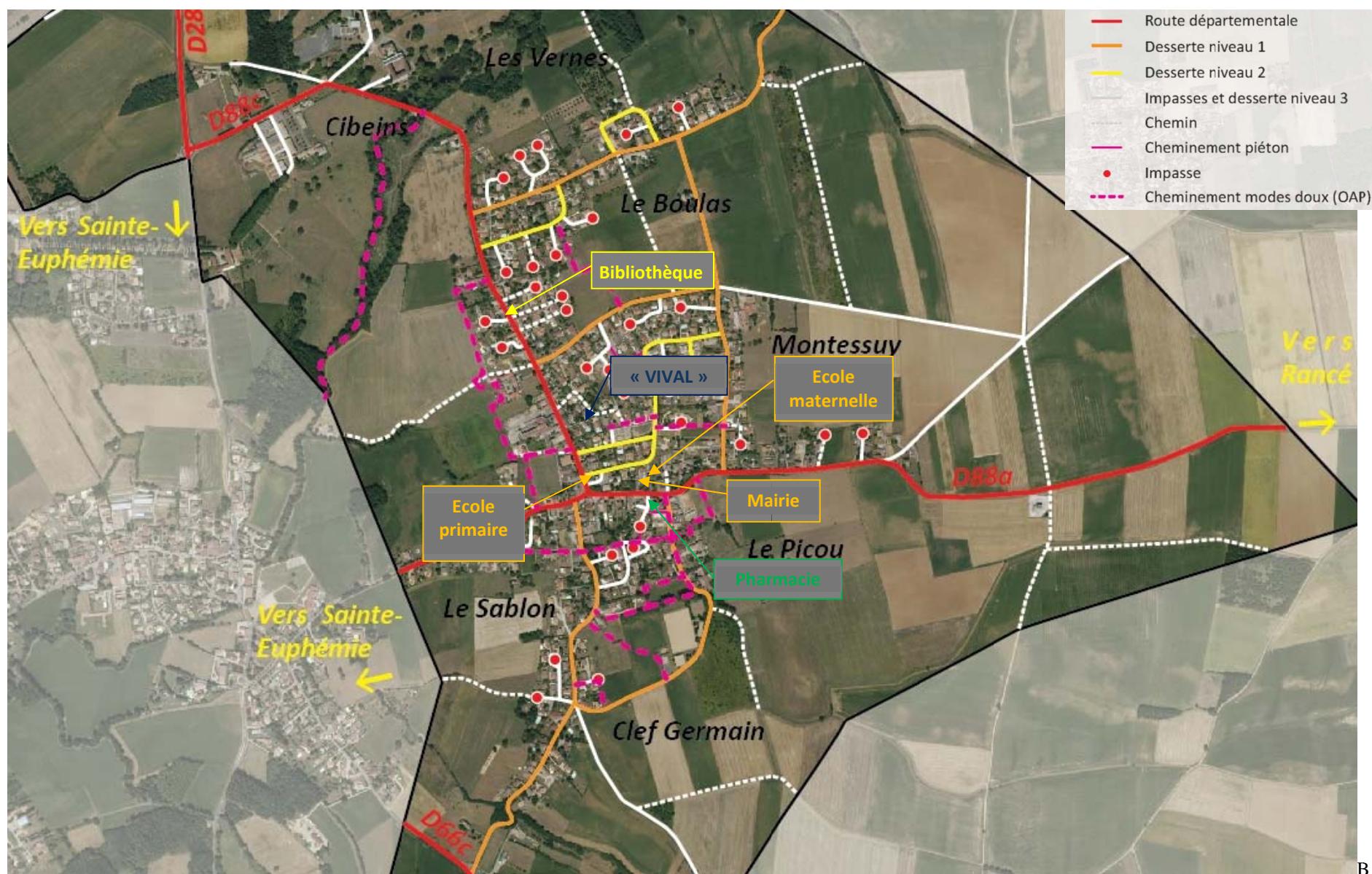
Afin de faciliter l'utilisation des transports en commun, il est important de prévoir des arrêts de bus facilement identifiables et situés sur des secteurs stratégiques pour les usagers. Ces arrêts de bus seront aménagés avec un quai bus accessible aux personnes à mobilité réduite. Des cheminements doux accessibles seront aménagés pour relier les espaces de stationnement proches.

Les arrêts de bus, au nombre de 3 dans le Bourg, seront regroupés en 2 points :



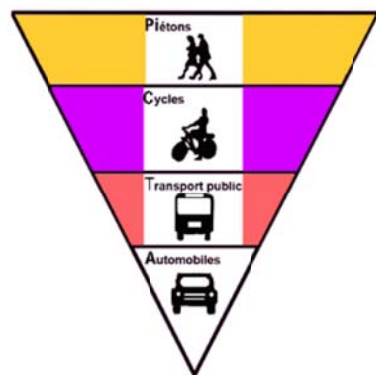
HIERARCHISATION DE LA VOIRIE

Les voies doivent être hiérarchisées et le type d'aménagement doit permettre à l'utilisateur d'identifier cette hiérarchie. Des profils en travers type sont définis pour chaque « niveau » de hiérarchie.



Les aménagements de voiries et d'espaces publics, ou leur redéfinition, doivent permettre une accessibilité universelle et généralisée. Différents types de handicaps sont pris en compte : moteur (Personnes ayant des Difficultés à Marcher PDM), mental, auditif, visuel (Personnes Aveugles et Malvoyantes PAM), etc.

La hiérarchisation des usages



Construire le projet sur le principe PICTA vise à hiérarchiser les usages et les déplacements dans l'espace public.

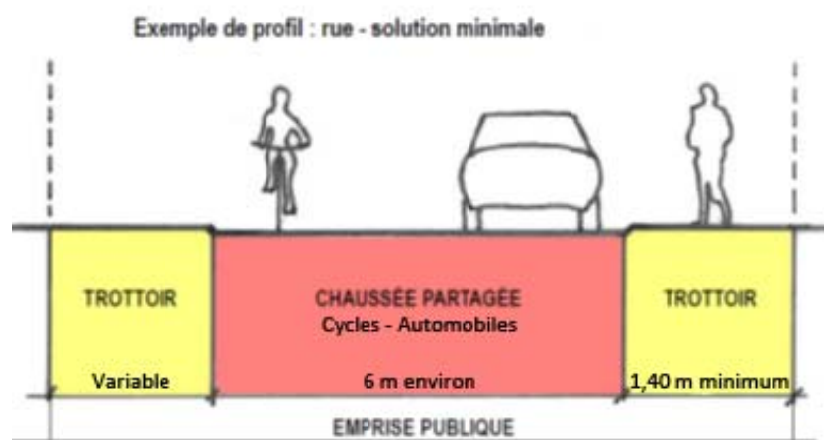
- L'accessibilité doit être garantie pour tous les modes de transport, en priorisant le Piéton, les Cycles, les Transports en commun puis les Automobiles. En cas de conflit, c'est sur le principe PICTA que l'on s'appuiera pour donner les priorités.
- Il ne s'agit pas de séparer les fonctions dans le traitement de l'espace public, mais de savoir faire cohabiter par l'aménagement les différents modes de déplacement jusqu'à la zone de rencontre, où légalement l'ensemble des usages sont mélangés avec une priorité donnée aux piétons.
- La séparation des espaces piétons / véhicules par une bordure franchissable et détectable.
- Les espaces publics doivent être aménagés de manière à garantir la continuité des cheminements.

Dans un espace partagé (piétons, cycles, automobiles), le piéton est l'utilisateur prioritaire. Il est important pour une personne présentant une déficience visuelle de pouvoir identifier clairement l'espace circulé par l'automobile de l'espace protégé (trottoir).

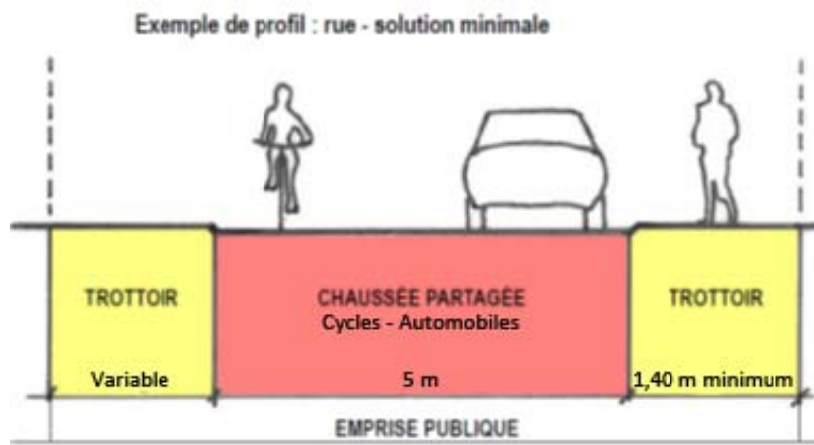
La bordure joue ce rôle de délimitation (détection podotactile ou à la canne), et doit garantir dans le même temps son franchissement par une personne utilisant un fauteuil roulant.

Les Routes Départementales devront intégrer au moins un trottoir accessible (largeur minimum 1,40 m libre de tout obstacle, des rétrécissements seront tolérés ponctuellement). La largeur de la bande roulante dépend de l'emprise disponible et doit permettre le croisement de deux véhicules lourds en section courante ainsi qu'à la circulation des engins agricoles. Elle peut être ponctuellement réduite à une seule voie de passage.

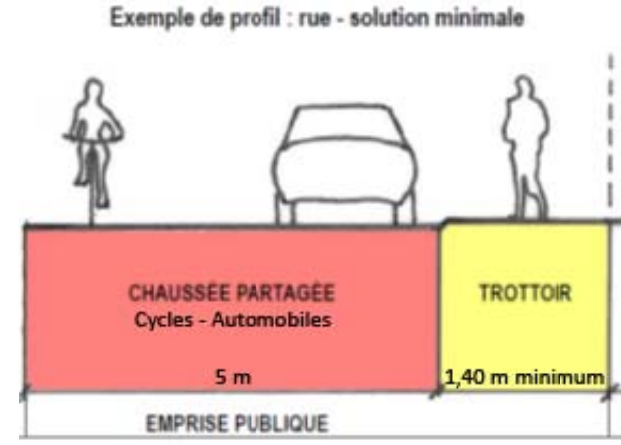
Profil en travers type de Route Départementale en section courante : Lorsque l'emprise disponible le permet, le cheminement pourra être séparé de la chaussée :



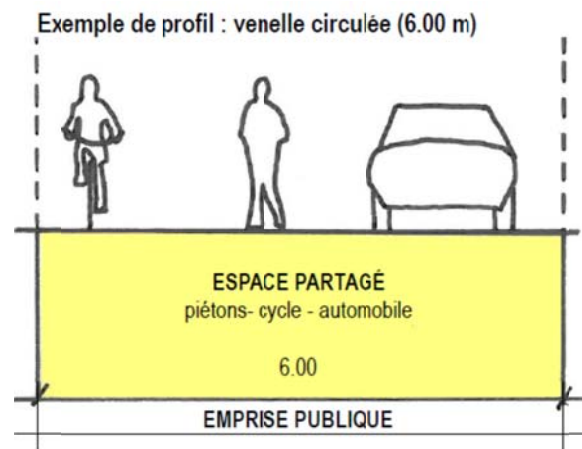
Profil en travers type de « Voies de niveau 1 » en section courante :



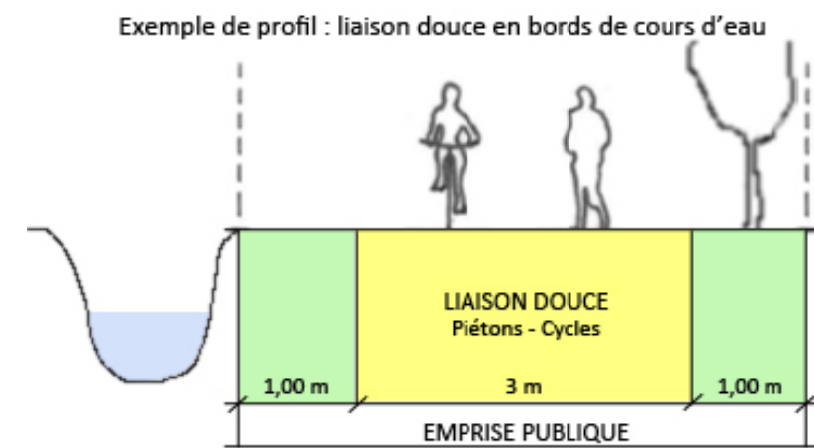
Profil en travers type de « Voies de niveau 2 » en section courante :



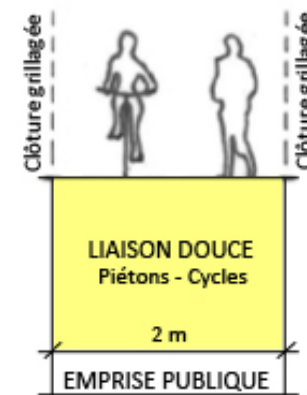
Profil en travers type de « Voies de niveau 3 » en section courante :



Profil en travers type de « Liaisons douces » en section courante :



Exemple de profil : liaison douce en secteur urbanisé



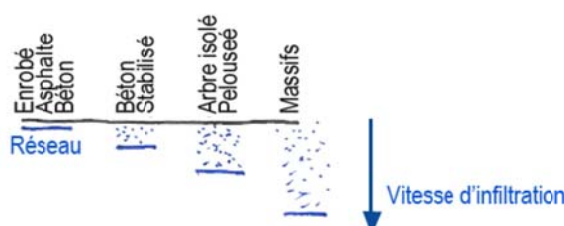
Exemples de liaisons douces en secteurs urbanisés :



Les cheminements existants pourront être fléchés pour une meilleure identification :



Etudier la possibilité d'aménager des fossés / noues au cas par cas, afin d'éviter de prolonger les linéaires de réseaux

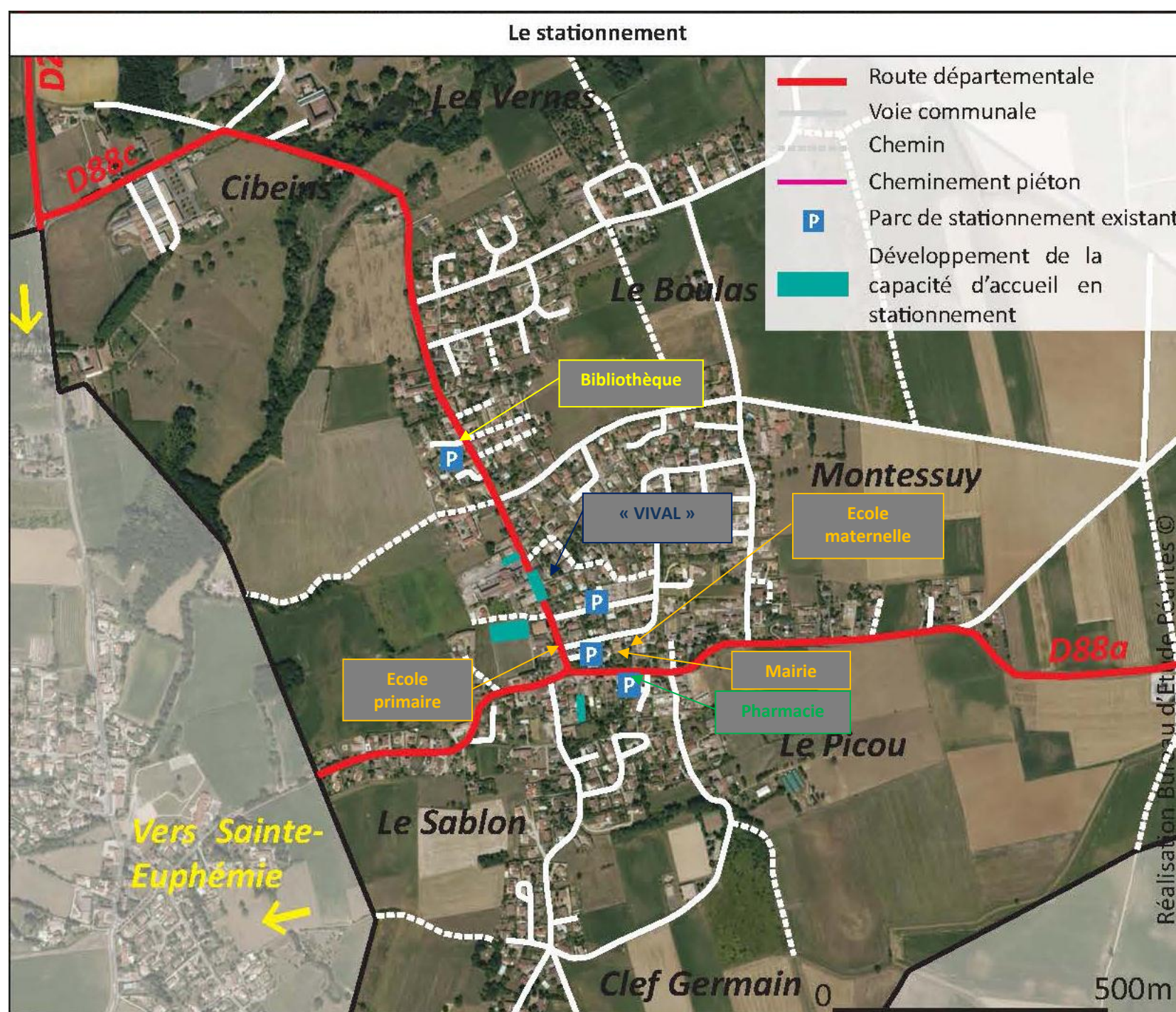


Une emprise publique élargie permet la gestion alternative des eaux pluviales, par l'usage de matériaux perméables et par l'installation de noues qui contribuent à la qualité paysagère et qui réduisent les coûts d'investissements et d'exploitation des réseaux de collecte des eaux pluviales.

GESTION DU STATIONNEMENT

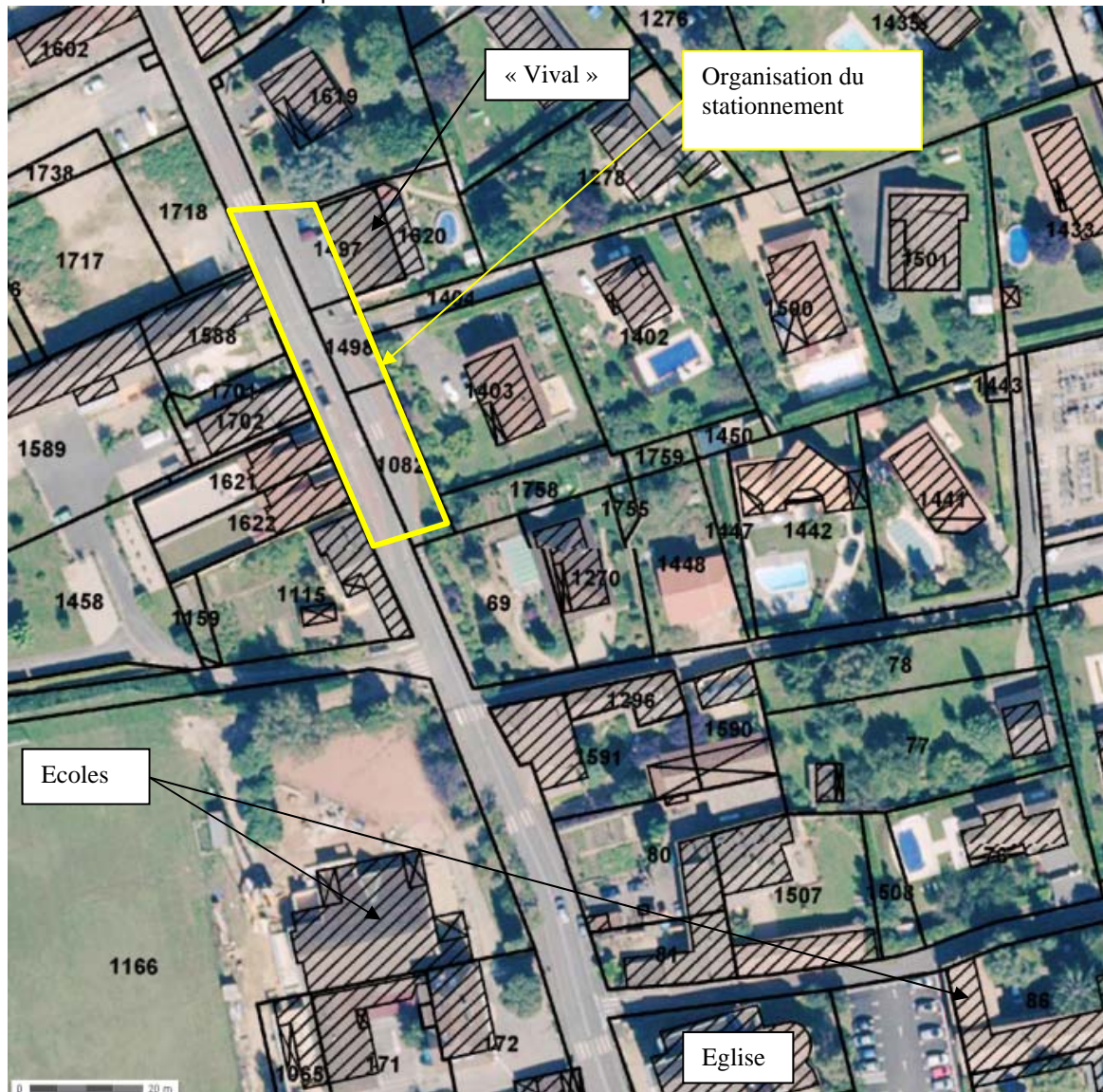
Les espaces de stationnement existant offrent globalement suffisamment de place au quotidien, sauf exceptions à proximité des écoles, Chemin du Picou, rue du Chanay et route de Rancé. La création de quelques poches de stationnement supplémentaires permettra de résoudre les problématiques relevées, et permettra de répondre aux besoins futurs, dans une logique de densification.

Secteur	Potentiel (nombre de places disponibles – matérialisées ou non)	Mutualisation	
Espaces de stationnement existants			
Place Eglise-Mairie-Ecole maternelle	25 places	oui	Usagers Mairie, Ecole maternelle, Eglise
Cimetière	Potentiel environ 20 places en épi	non	Uniquement usagers cimetière
Chemin de l'Eglise	Stationnement longitudinal le long de la voie en sens unique : environ 50 places	non	Uniquement riverains
Vival	4 places	non	Uniquement clients commerce
Pharmacie	10 places	oui	Clients pharmacie, riverains
Place de la Poste	Potentiel 10 places	oui	Clients bibliothèque, riverains
Espaces de stationnement à créer			
Création de « dépose minute »	Potentiel 6 à 8 places	oui	Clients Vival, Ecole primaire
A proximité du « Vival » (parcelle 1602)	Potentiel 8 à 10 places	oui	Clients Vival, riverains
A la place du centre technique municipal, une fois celui-ci déplacé	Potentiel 16 places	oui	Usagers Mairie, Ecole maternelle, Eglise



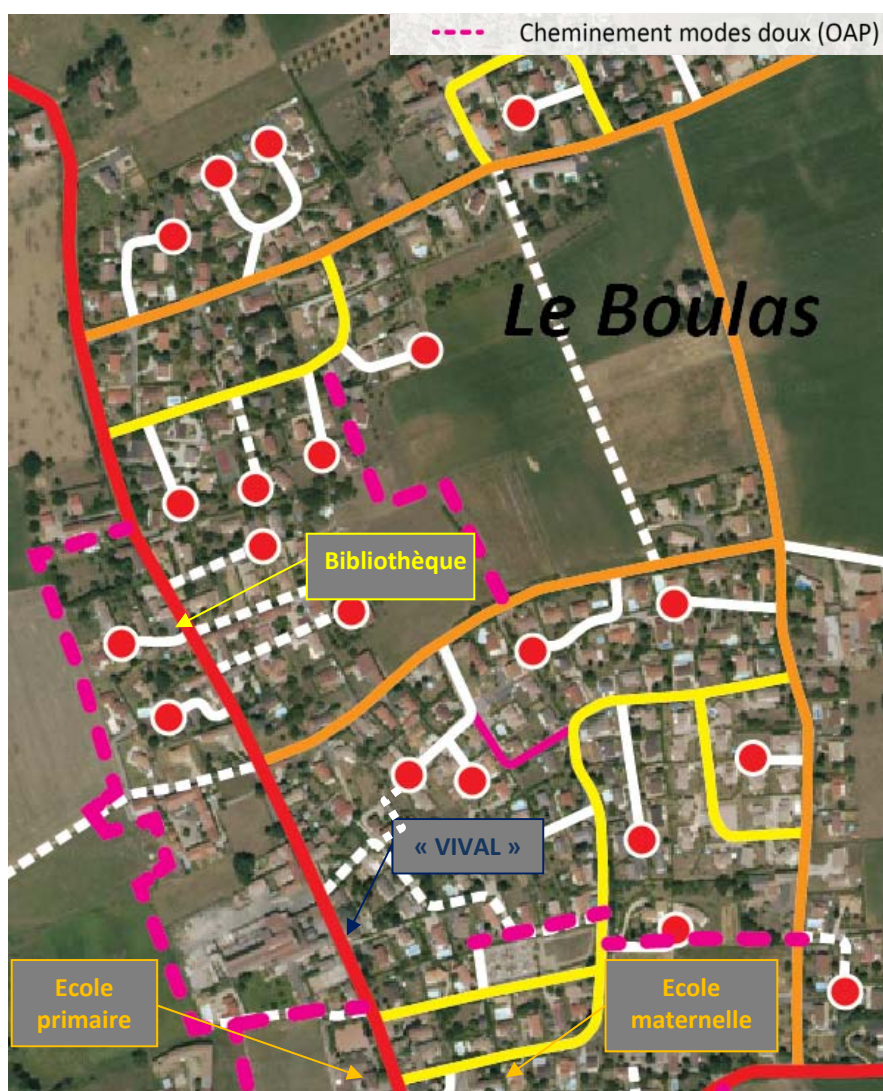
Secteur Ecole - Vival

- Matérialiser des emplacements de stationnement réservé à l'école au niveau du dévoiement.



DEVELOPPEMENT DES LIAISONS DOUCES

Secteur du Bourg et ses extensions



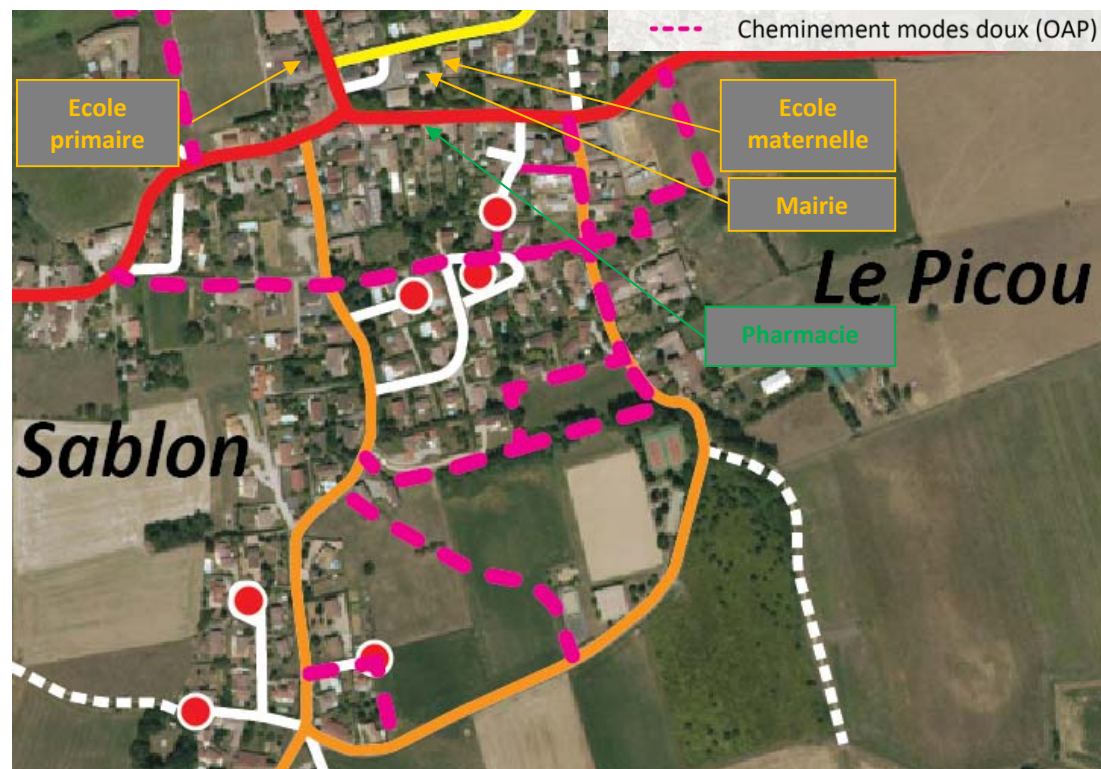
Secteur du Bourg et ses extensions – Emplacements Réservés (liaisons douces)

Secteur du Picou

Il est nécessaire d'améliorer les liaisons douces en direction du Picou. Le fait d'élargir le Chemin du Picou risquerait d'augmenter la prise de vitesse et le sentiment d'insécurité. La mise en place d'une liaison routière desservant les futurs équipements et parkings, connectée au Chemin du Picou et au Chemin de la Clef Germain, permettrait d'éviter la circulation des bus sur le carrefour situé plus au Sud.

Le stationnement devra être géré à l'intérieur de la zone, de même que les liaisons piétonnes, qui devront être les plus directes possible. Des liaisons douces directes seront créées entre les équipements publics du centre Bourg et les futurs équipements publics du Picou.

Plusieurs itinéraires sont proposés, qui nécessitent la mise en place d'emplacements réservés dans le PLU dans l'objectif d'acquérir des bandes de terrain nécessaires à leur réalisation.



Secteur du Picou – Servitude et principes de desserte (liaisons douces et desserte routière)

L'opération comprenant 3 lots en cours d'aménagement le long du Chemin de la Clef Germain intègre une servitude de passage communale pour rejoindre les futurs équipements du Picou. Il est également prévu d'aménager un cheminement piéton en Zone Inondable le long du ruisseau :

- Entre le Chemin de la Clef Germain et les équipements du Picou,
- Entre le Chemin de la Clef Germain et la Rue du Chanay.

TRAITEMENT DES ENTREES EN AGGLOMERATION

Les entrées en agglomération jouent un rôle majeur dans la perception de la commune par les usagers de la voirie. Elles reflètent l'image de la commune et permettent d'adapter le comportement des automobilistes au contexte. La cohabitation des différents modes de circulation s'en trouve facilitée, à condition qu'elles soient bien positionnées. Deux des cinq entrées en agglomération sont bien positionnées. Les autres sont à traiter :

Secteur Est



Schéma d'implantation Bourg Sud

Le panneau d'entrée en agglomération est aujourd'hui relativement éloigné de l'emprise urbanisée et la trame bâti n'est pas visible depuis son point d'implantation. Son repositionnement permettra de le faire correspondre aux « portes d'urbanisation ». De plus l'entrée Est RD 88A pourrait être davantage signalée et mise en valeur par la plantation d'arbres en limite de parcelle agricole (convention avec le propriétaire/acquisition d'une bande de terrain).

Secteur Sud

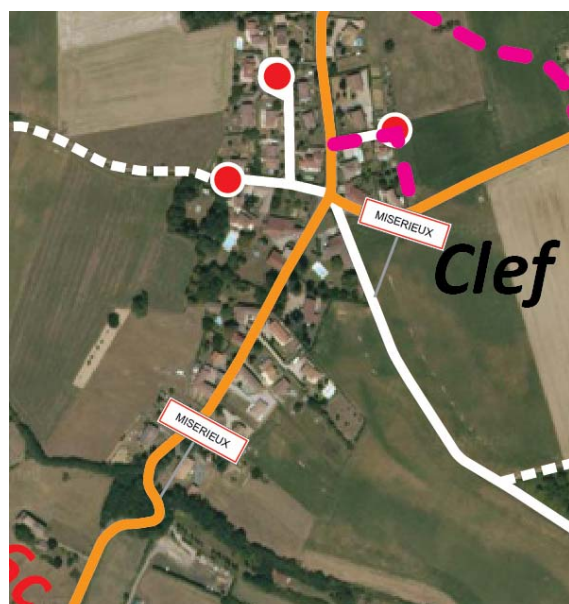


Schéma d'implantation Bourg Sud

Les entrées de Bourg Sud ne sont pas signalées, il s'agit de mettre en place des panneaux d'entrée en agglomération sur chacune des voies d'accès au Bourg (Voies communales). Ils seront positionnés au plus près du bâti, tout en restant suffisamment visibles pour les automobilistes (voir schéma d'implantation).

3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION – ZONE UAb SECTEUR DE LA CLEF GERMAIN

La zone UAb correspond à une zone d'urbanisation de bourg destinée à être densifiée. Elle accueille un habitat essentiellement pavillonnaire.

▪ **DESTINATION**

Les parcelles (B 1090, 1091, 1092, 1288, 1289, 1292, 1293, 1512, 1514) représentent une superficie de 1316 m². Ce secteur d'OAP fait l'objet d'une servitude de mixité sociale (article DG 16 du règlement de PLU).

L'objectif est de d'organiser une opération d'habitat répondant aux objectif d'amélioration de la densité bâtie et de mixité sociale.

▪ **DENSITE BATIE**

L'objectif de densité est traduit en nombre de logements à réaliser. Il est demandé de réaliser 5 à 7 logements groupés. Pour atteindre cet objectif, les formes bâties demandées seront de l'habitat groupé.

▪ **MIXITE SOCIALE**

Les logements réalisés seront des logements locatifs sociaux.

▪ **ACCES ET DESSERT**

Un seul accès sera créé sur la rue de Clef Germain pour l'ensemble du périmètre. Il sera localisé au Nord de la zone.

▪ **PAYSAGE**

Une coupure verte sera organisée en limite Nord-Est du périmètre d'OAP. Cette coupure verte permettra d'assurer un traitement paysager des limites séparatives notamment par des plantations en limite. Cet espace paysager pourra intégrer l'accès à la zone.

