

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation - OAP

Vu pour être annexé
à la délibération
du 14 Décembre 2017
approuvant le
Plan Local d'Urbanisme

Cachet de la Mairie et
signature du Maire :



POS approuvé le 21 septembre 1983 et modifié le 7 juin 2011

Prescription du PLU le 5 juin 2012

Diffusion du dossier de PLU suite délai contrôle de la légalité

Dossier du PLU réalisé par :

PERSPECTIVES
2, rue de la Gare
10 150 CHARMONT s/B.
Tél : 03.25.40.05.90.
Fax : 03.25.40.05.89.
Mail : perspectives@perspectives-urba.com



SOMMAIRE

1 - Préambule 1

A/ Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation

B/ Les orientations

2 - Les Orientations d'Aménagement et de Programmation 3

A / Préconisations pour la zone urbaine 1AU au nord-ouest (OAP 1 – Rue Saint Pierre)

B / Préconisations pour la zone urbaine 1AU au nord-est (OAP 2 – Rue du Jarron)

C / Préconisations pour le zone urbaine 1AU au sud (OAP 3 – Près de la voie ferrée)

1 - PREAMBULE

La loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003 a institué un nouveau document d'urbanisme dans les Plans Locaux d'Urbanisme : les Orientations d'Aménagement. Cette partie existait avant l'instauration de la loi Urbanisme et Habitat dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Désormais, ces parties forment deux documents distincts.

Depuis la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, celles-ci sont désormais obligatoires et leur terminologie a évolué : il s'agit désormais des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

A / Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation

➤ L'objet des orientations d'aménagement et de programmation peut être potentiellement triple à savoir : aménagement, habitat et transports/déplacements.
Pour l'aménagement, les possibilités restent inchangées. Comme auparavant, l'aspect programmation des équipements et de l'urbanisation reste là encore facultatif.
Pour ce qui concerne l'habitat et les déplacements, les orientations d'aménagement et de programmation tiendront lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plans de déplacements urbains (PDU).

➤ L'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme est ainsi définit :

« 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, 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 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.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L.302-1 à L.302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

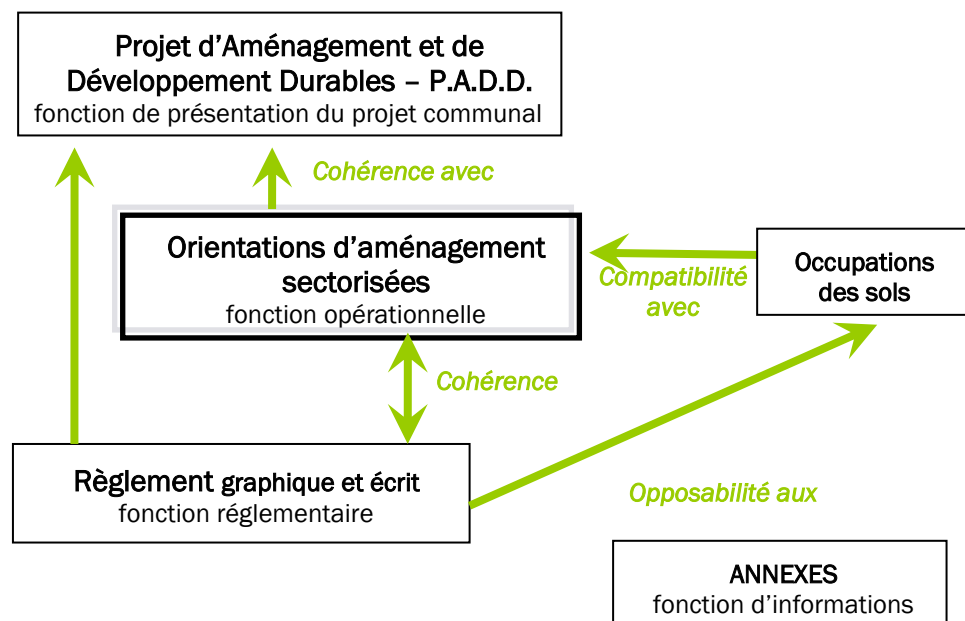
B / Les orientations

Ces orientations sont un élément important des P.L.U. Elles permettent une concrétisation et une matérialisation des enjeux de la commune sur des quartiers précis de celle-ci.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière.

Elles sont un élément commun à l'ensemble des pièces du P.L.U. comme le montre le schéma suivant.

Schéma d'organisation des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme (excepté le rapport de présentation)

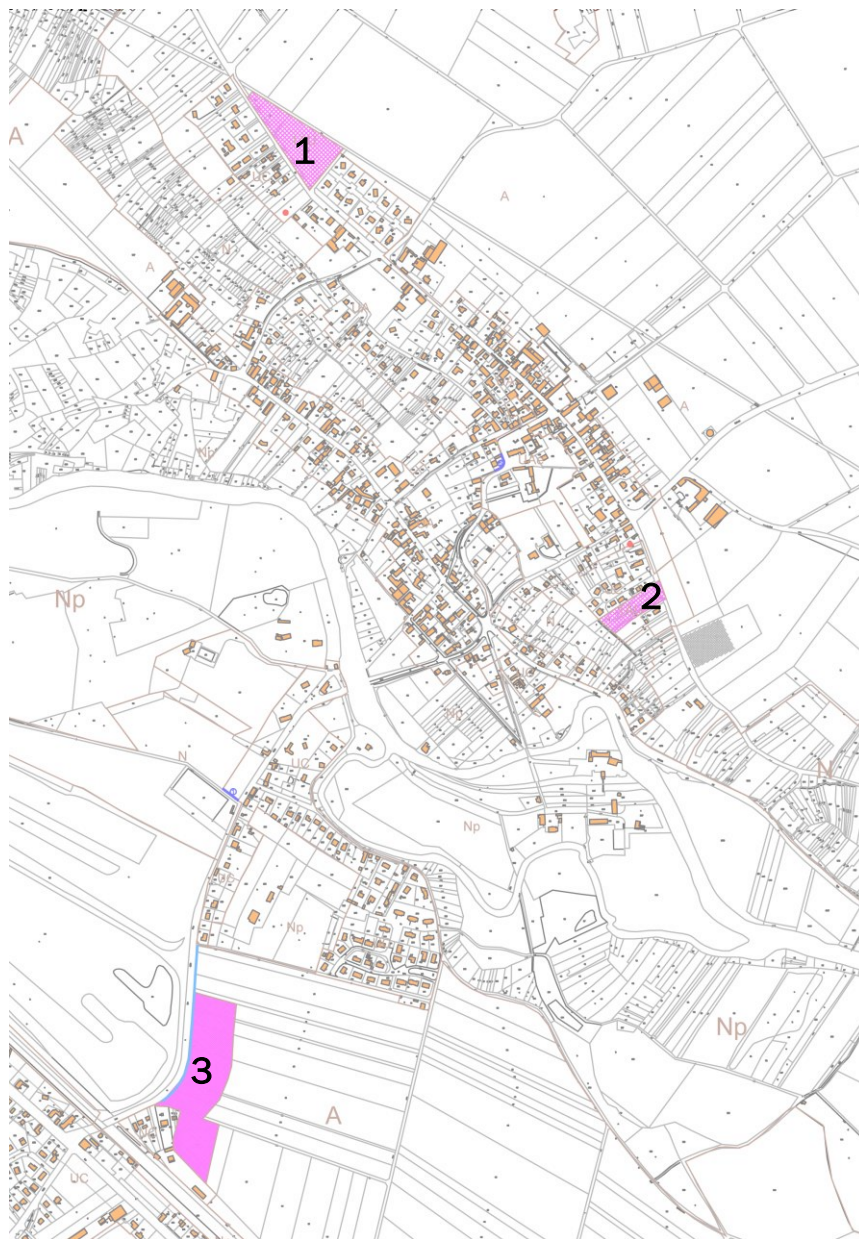


2 - LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les zones d'urbanisation future ont été définies dans le but de renforcer le tissu urbain en place et de valoriser les entrées et traversées de village, dans un souci de cohérence d'ensemble.

Le développement de la commune se structure à la fois en comblement en extension et en continuité du tissu urbain existant. Ainsi, ces différents secteurs, de par leur localisation, font l'objet d'une attention particulière de la part de la commune afin de garantir une urbanisation cohérente et harmonieuse.

Carte de localisation des secteurs étudiés



(Source : fond de plan cadastral)

A / Préconisations pour la zone urbaine 1AU au Nord-Ouest (OAP 1 – Rue Saint Pierre)



Localisation du site



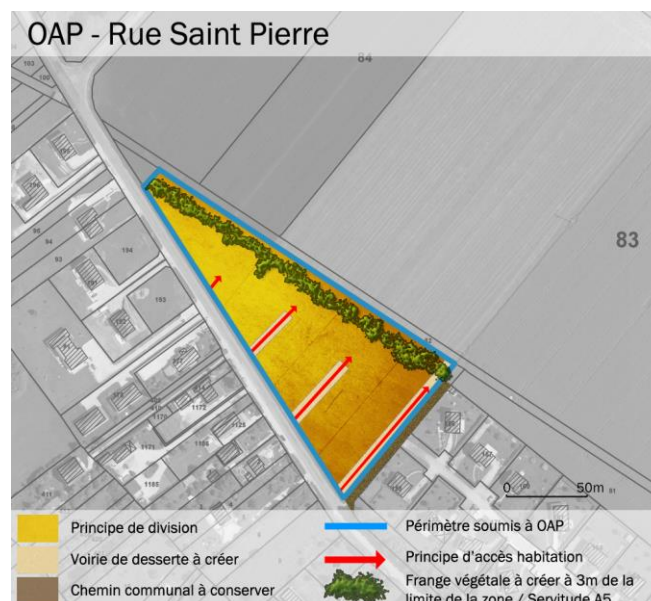
Photo prise en entrée de bourg – vue sur le lotissement

Ce secteur se situe en entrée Nord-Ouest de la commune de Cléry. Le site se situe à la rencontre de la Route Départementale n°21 et la Route Départementale n°49, en provenance des communes voisines de Verrières et Montaulin.

Actuellement dédiée à l'activité agricole, ces parcelles se situent en continuité d'un ensemble de logements pavillonnaires.

De par sa localisation et sa disposition par rapport à l'emprise communale, ces différentes parcelles constituent une opportunité pour la commune de poursuivre l'urbanisation de manière cohérente et de venir conforter le positionnement en entrée de bourg. L'objectif de ce secteur est de pouvoir développer l'offre de logements en termes de tailles et de formes d'habitat, tout en tenant compte de la proximité immédiate du passage de l'aqueduc d'alimentation en eau potable de la ville de Troyes (zone non aedificandi de 3 mètres de part et d'autre de l'emprise).

Il est à noter que les propriétaires ont organisé la division de la parcelle 153 (à l'est de la zone 1AU), et ont présenté un projet de lotissement. La commune a alors fait le choix de prendre en compte le projet des propriétaires dans une OAP afin de pouvoir donner une cohérence aux projets avec la volonté de la commune.



1 / Le renforcement de l'habitat, au Nord-Ouest du tissu existant

Le secteur présente l'opportunité de développer différentes formes d'habitat en lien avec les tissus urbains mitoyens (lotissement récent à l'Est composé de maisons individuelles et maisons traditionnelles/anciens corps de fermes de l'autre côté de la voirie).

Le secteur représente une surface de près de 4,6 ha qu'il est nécessaire de réfléchir dans son ensemble. Il s'agirait ainsi de venir réaliser plusieurs petites opérations de manière à créer une urbanisation harmonieuse et cohérente avec la forme urbaine de la commune, mais aussi de pouvoir apporter une certaine diversité et mixité dans la typologie et les modes d'habiter.

L'implantation de la construction sur la parcelle, se situant près du croisement des deux RD, devra assurer une bonne visibilité du carrefour afin de garantir la sûreté de ce dernier.

L'OAP aura donc pour principal objectif d'assurer cette diversité de logements et de développement harmonieux sur le long terme.

2 / Un maillage simple qui s'appuie sur la rue Saint Pierre

L'ensemble des voiries de cette zone étant de gestion privée, il devra être prévu par les propriétaires. Ils devront permettre une bonne accessibilité et une emprise nécessaire à leur bon fonctionnement. Les voiries devront permettre l'accès et le retournement des services de ramassages des ordures. A défaut, les opérations de lotissement devront prévoir un conteneur pour le retrait des déchets en limite de parcelles, côté rue Saint Pierre.

3 / Une présence végétale à créer

L'urbanisation de ces zones devra s'accompagner de la réalisation de frange paysagère en fond de parcelles, tout en ayant un recul de 3 mètres de la zone. Cette frange, viendra marquer la transition entre l'emprise urbaine de la commune et les parcelles dédiées à l'activité agricole. La mise en place de cette trame végétale permettra d'identifier clairement l'emprise communale.

Ces franges devront se constituer d'essences locales ne nuisant pas à l'établissement des canalisations, afin d'assurer une cohérence paysagère sur le territoire. Ces franges pourront également constituer des éléments de la trame verte locale. Il s'agira de venir affirmer ou maintenir des continuités écologiques en « lisières urbaines », en lien avec la ripisylve de la Seine et les boisements ponctuant les plaines agricoles.

Enfin, ces franges paysagères auront également pour objectif de venir créer une zone tampon afin de prévenir des risques liés à l'artificialisation des sols mais aussi des diverses nuisances pouvant être liées à l'activité agricole.

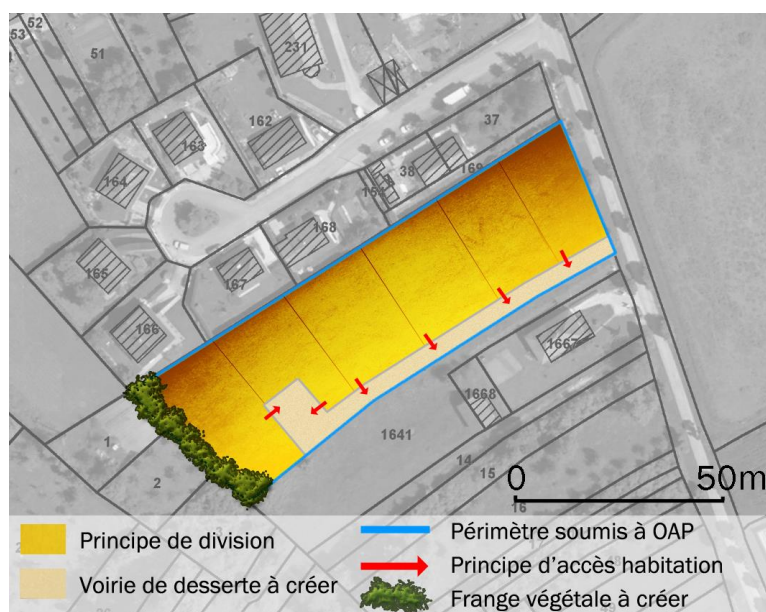
B / Préconisations pour la zone urbaine 1AU au Nord-Est (OAP 2 – Rue du Jarron)



Localisation du site

Alignement des tilleuls en direction du cimetière

Ce secteur situé au Nord-Est du bourg, le long de la rue du Jarron menant au cimetière, vient compléter le tissu urbain actuel, et donc relier le lotissement à l'habitation isolée.



1 / Le renforcement de l'habitat, au Nord-Est du tissu existant

La vocation d'habitat de ce secteur répond aux attentes du PADD en matière de développement urbain. En effet, il s'agit pour la commune de proposer de nouvelles opportunités et formes d'habitat pour les nouveaux arrivants. Les principes de typologie d'habitats proposés devront respecter la mise en place d'une certaine diversité.

En ouvrant à l'urbanisation ces parcelles, la commune dispose de la possibilité d'intégrer une mixité et un parcours résidentiel cohérent sur son territoire. Il s'agira toutefois de respecter le caractère traditionnel et patrimonial du tissu urbain existant pour l'implantation de ces nouvelles constructions en lien avec le périmètre actuel du Monument Historique de l'église (*bien qu'elles ne soient plus dans son emprise dans la révision du PPM*).

2 / Une voirie de desserte raccordée au réseau viaire actuel

Le développement de l'urbanisation de ce site devra se constituer d'une voirie de desserte en impasse, intégrant une aire de retournement pour garantir l'accessibilité aux services de ramassages des déchets et de secours.

L'emprise de la voirie devra être suffisamment large afin de garantir cette bonne circulation mais également afin de pouvoir adopter un principe de voirie mixte ou partagée.

3 / Une frange végétale à conforter

Compte tenu du caractère naturel actuel du site (présence de vergers), un principe de frange végétale devra être mis en place sur l'opération afin de marquer la délimitation entre l'enveloppe bâtie et son patrimoine naturel. Il s'agira ainsi de développer une trame végétale en lien avec le paysage environnant.

A noter également que la commune réfléchit actuellement sur le développement de sentiers/ballades valorisant le patrimoine bâti et paysager du bourg. L'un d'entre eux se situant à l'arrière du site, profiterait alors de la nouvelle frange végétale créée.

Cette frange devra se constituer d'essences locales afin d'assurer une cohérence paysagère avec les haies, boisements ou autres vergers qui se développent en fond de parcelles. Ces franges pourront également constituer des éléments de la trame verte locale. Il s'agira de venir affirmer ou maintenir des continuités écologiques en lien avec les forêts alluviales de la Seine au Sud/Sud-Est de l'opération.

La sortie du site sur la rue de Jarron ne nécessitera pas de traitement particulier puisque l'alignement de tilleuls a été identifiés comme élément remarquable du PLU. Il forme une « lisière » avec les espaces agricoles situés en face.



Alignement des tilleuls depuis le cimetière

3 / Préconisations pour la zone urbaine 1AU au Sud (OAP 3 – Près de la voie ferrée)



Localisation du site

Vue sur le site depuis l'avenue de la Gare

Situé en amont du développement du Sud de Clérey, situé de part et d'autre de la RD671, le site se veut répondre à l'objectif fixé dans le PADD de « Réfléchir à une connexion entre les tissus urbains » de Clérey et Clérey-Sud, deux entités spatialement distinctes à l'heure actuelle.

Sa localisation le long de l'avenue de la Gare, en continuité des habitations existantes, le périmètre de ce site a été limité par la prise en compte de l'évolution de la zone inondable du PPRi. Il s'agit pour cette zone d'urbanisation, d'un épaississement du bourg, en extension de l'enveloppe bâtie existante.

De ce fait, pour répondre à cet objectif de « connexion » du bourg, la commune de Clérey a inscrit sa volonté lier les espaces urbanisés par le développement d'un cheminement doux permettant aux habitants, et principalement aux enfants du bourg devant se rendre à l'abri bus (pour l'école, le collège et le lycée) situé à proximité de la voie ferrée (et donc de la RD671), de circuler en sécurité au vu du fort trafic de cet axe.

A très long terme, l'objectif pour la commune est de pouvoir relier les entités bâties du bourg d'un seul tenant. Ainsi, l'urbanisation de ce secteur permettrait de venir créer une cohérence et une continuité avec le tissu urbain actuel et les projets de développement de la commune.



1 / Le renforcement de l'habitat en continuité de l'existant

La vocation d'habitat de ce secteur répond aux attentes du PADD en matière de développement urbain. En effet, il s'agit pour la commune de proposer de nouvelles opportunités et formes d'habitat pour les nouveaux arrivants.

Le projet devra nécessairement présenter une certaine mixité dans la typologie des habitats. En ouvrant à l'urbanisation ces parcelles, la commune affirme donc sa volonté d'intégrer une réelle mixité et un parcours résidentiel cohérent sur son territoire.

La trame urbaine, qui viendra se dessiner, soulignera alors l'importance de l'avenue de la Gare, comme axe urbain et amènera une épaisseur à cette future jonction entre les différents tissus urbains existant.

2 / Création d'une voirie de desserte

Compte tenu de la forte fréquentation de l'avenue de la Gare (axe structurant de la commune pour desservir le centre-bourg), l'OAP devra prévoir un système de desserte interne limitant le nombre d'accès sur la RD1, à la création d'un seul accès à la zone d'urbanisation future ; les autres accès s'appuieront sur le chemin agricole existant.

La prise en compte des déplacements agricoles en lien avec le développement futur en termes d'habitat de la zone sera prise en compte. De ce fait, le chemin agricole devra faire l'objet d'une qualification particulière.

La partie Sud du site de l'OAP, de l'autre côté du chemin agricole, s'appuiera sur la création d'une voirie en sens unique pour la desserte de l'ensemble des logements.

De manière générale, il s'agira de venir créer une continuité avec les aménagements relatifs au tissu urbain existant de Clérey. Il sera tenu de respecter le profil actuel de la voirie tout en maintenant ou en affirmant l'accessibilité au mode « doux ». Comme indiqué précédemment, les cyclistes et piétons pourront bénéficier d'un cheminement réalisé le long de l'avenue de la Gare. En effet, la commune a prévu un emplacement réservé d'une emprise de 3 mètres de large de long de cet axe, pour les cheminements doux.

L'orientation d'aménagement de cette zone doit assurer une continuité de réseau favorisant une circulation fluide et permettant un profil de voirie harmonieux dans le temps et dans l'espace.

3 / Une frange végétale à créer



L'urbanisation de cette zone devra s'accompagner de la réalisation de frange paysagère en fond de parcelles. Cette frange aura pour objectif de venir marquer la transition entre l'emprise urbaine de la commune et les parcelles dédiées à l'activité agricole. De cette manière, la commune cherche à maîtriser sa consommation d'espace en signifiant une transition entre espace urbain et espace agricole.

Ces franges devront se constituer d'essences locales afin d'assurer une cohérence paysagère sur le territoire, et pourront également constituer des éléments de la trame verte locale.

Il s'agira de venir affirmer ou maintenir des continuités écologiques en « lisières urbaines ». L'une des principales présences de cette trame végétale sera de venir conforter et développer la biodiversité latente du site de la ZNIEFF qui se situe en face.

Enfin, ces franges paysagères auront également pour objectif de venir créer une zone tampon afin de prévenir des risques liés à l'artificialisation des sols mais aussi des diverses nuisances pouvant être liées à l'activité agricole.