

Commune de : **SAINT-MESMIN**

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé
à la délibération
du 22 mai 2017
approuvant le
Plan Local d'Urbanisme

Cachet de la Mairie et
signature du Maire :



POS approuvé le 4 juillet 1986
Révision du POS approuvée le 27 octobre 1992
Modification du POS approuvée le 13 décembre 2010

Prescription du PLU le 30 mars 2015

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 Programmation3

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.151-6 du Code de l'Urbanisme** (créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.) stipule :
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.
En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L.141-16 et L.141-17.
- **L'article L151-7 du Code de l'Urbanisme** (créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.) stipule :
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.

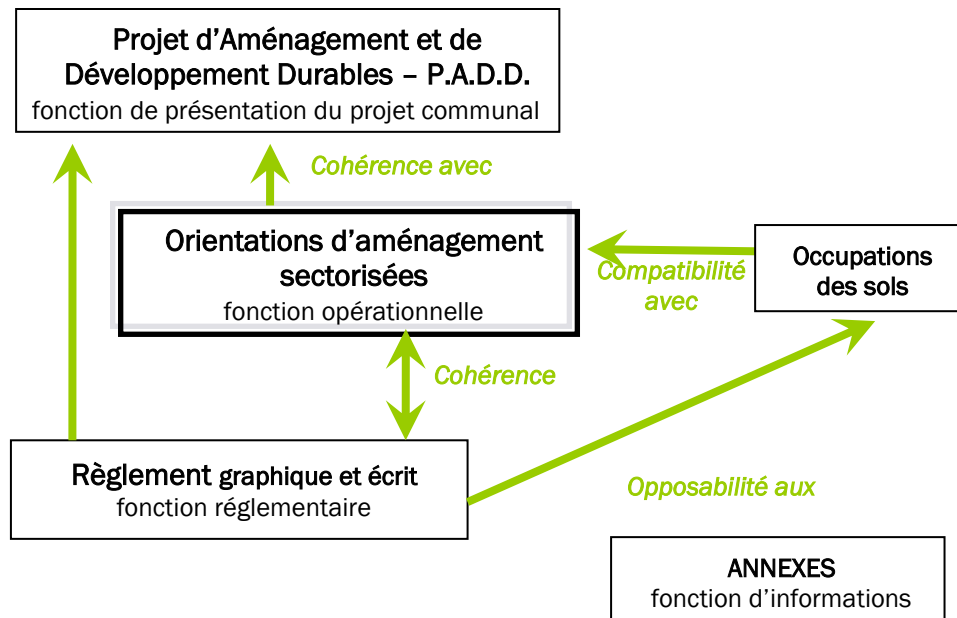
B / Les orientations

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)

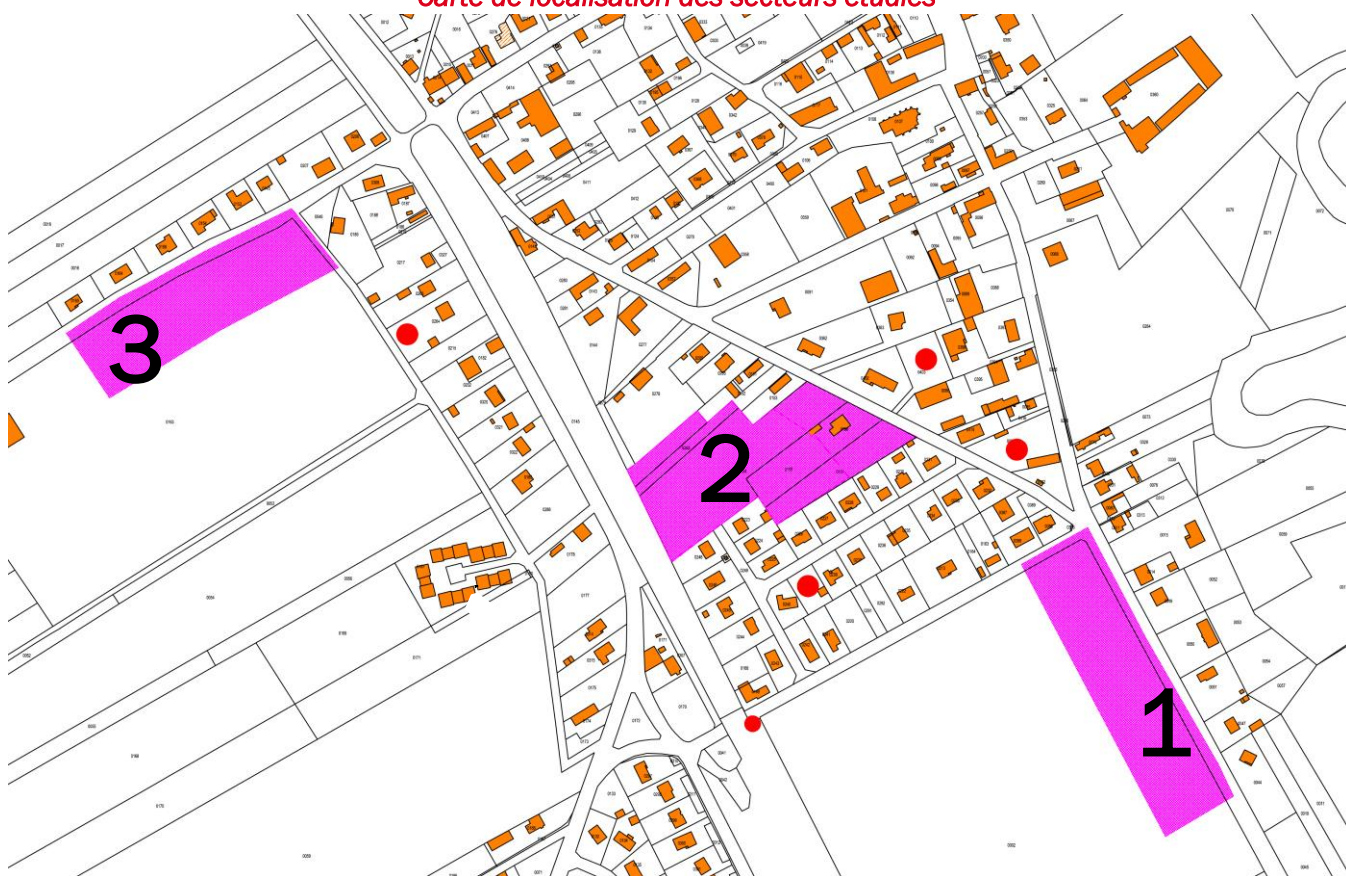


2 – LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Les zones d'urbanisation future ont été définies dans le but de renforcer le tissu urbain en place et d'épaissir le village, dans un souci de cohérence d'ensemble et de respect des contraintes physiques et naturelles existantes.

Le développement de la commune se structure à la fois en comblement des dents creuses et en continuité du tissu urbain.

Carte de localisation des secteurs étudiés



(source : fond de plan cadastral)

A / Préconisations pour la zone d'urbanisation future 1AUa au Sud-Est du bourg

L'objectif dans cette zone est d'épaissir le tissu urbain. Il s'agit de poursuivre une continuité urbaine en réponse aux logements déjà établis le long de cet axe majeur, structurant ainsi cette entrée de ville.



En effet, à l'heure actuelle, l'emprise urbaine de Saint-Mesmin s'étend sur le bord Est de la RD20. Il s'agira de retrouver une cohérence urbaine globale et de marquer la volonté d'établir une entrée de ville plus lisible. L'aménagement de cette zone fera donc l'objet de la constitution d'un nouveau front de rue, cette fois-ci sur le bord Ouest de la RD 20.

L'aménagement pourra être réalisé au fur et à mesure de l'avancement des divers réseaux.

Une frange végétale devra être créée en fond de parcelles afin de permettre une transition visuelle entre l'espace agricole et l'extension de cette nouvelle enveloppe urbaine. Elle permettra de préserver les qualités paysagères des deux espaces, notamment en assurant le maillage d'une trame verte à partir d'un choix d'espèces endémiques. Ces espaces verts auront également pour rôle de préserver le cadre de vie des futurs habitants, en réduisant les nuisances relatives à l'activité agricole dont la parcelle fait l'objet.

2 / Des connexions avec le réseau viaire actuel

Ces deux espaces sont directement accessibles par la rue de la Garenne. De plus, il existe une amorce existante avec la voirie du lotissement récent pour le lot A. Dans l'ensemble, de nouvelles voiries devront donc être créées afin de desservir les différents lots.

Ces nouveaux accès devront être pensés de manière à accompagner la programmation de ces deux parcelles. Ils seront dédiés aux modes de circulation doux (piétons et bicyclettes...etc.), la circulation automobile quant à elle, devra être dédiée aux riverains rejoignant leur résidence.

Il s'agira donc, en fonction du premier des deux lots qui sera aménagé, de créer soit pour le lot A, une voirie se basant sur l'amorce Sud avec le lotissement ; soit pour le lot B, une voirie permettant de se relier directement à la rue de la Garenne. Dans un cas comme dans l'autre, les voiries devront venir se rejoindre à la création d'une place de retournement, dans l'attente de la seconde phase.

3 / Penser la cohérence végétale, lutter contre les nuisances

L'urbanisation de la zone devra être accompagnée par la création d'une frange végétale pour le Nord/Nord-Est du lot A permettant l'intégration paysagère avec le tissu urbain existant mais également de séparer les nouvelles constructions résidentielles de la voie ferrée longeant la parcelle. Ainsi cette frange est donc indispensable afin de créer un écran nécessaire à la réduction des nuisances sonores liées au trafic de cette voie.

C / Préconisations pour la zone d'urbanisation future 1AUa au Nord-Ouest du bourg

Il s'agit d'épaissir le tissu urbain existant en s'appuyant sur une stratégie similaire à l'entrée de ville se situant sur la RD20 (rue de Chily). Le tissu urbain, nouvellement crée, viendra donc permettre d'établir une cohérence urbaine en réponse aux logements existants le long de la voirie et de ce fait, venir marquer l'entrée de ville Nord-Ouest.



De la même manière que l'entrée Sud de Saint-Mesmin, l'emprise urbaine s'étend sur le bord Nord de la RD215. Il s'agira de retrouver la même cohérence. Cet aménagement rentre donc dans cette stratégie globale de rendre plus lisible les entrées de ville tout en apportant les réponses aux besoins démographiques de la commune.

Ici aussi, l'aménagement pourra être réalisé au fur et à mesure de l'avancement des divers réseaux.

Une frange végétale devra être créée en fond de parcelles afin de permettre une transition visuelle entre l'espace agricole et l'extension de cette nouvelle enveloppe urbaine. Cette frange s'exprimera dans la même lignée que l'entrée Sud, il s'agira donc d'établir un ourlet végétal par le biais d'espèces locales dans l'objectif de canaliser les nuisances et de constituer le maillage végétal de la commune.