

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation

SOUS-PRÉFECTURE
DE NOGENT-SUR-SEINE
Déposé à la Sous-Préfecture

le 30 AVR. 2014



Vu pour être annexé
à la délibération
du 24 avril 2014
approuvant le
Plan Local d'Urbanisme

Cachet de la Mairie et
signature du Maire :



Prescription du PLU : 28 avril 2009

Dossier d'élaboration 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

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 défini :
 - « 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.

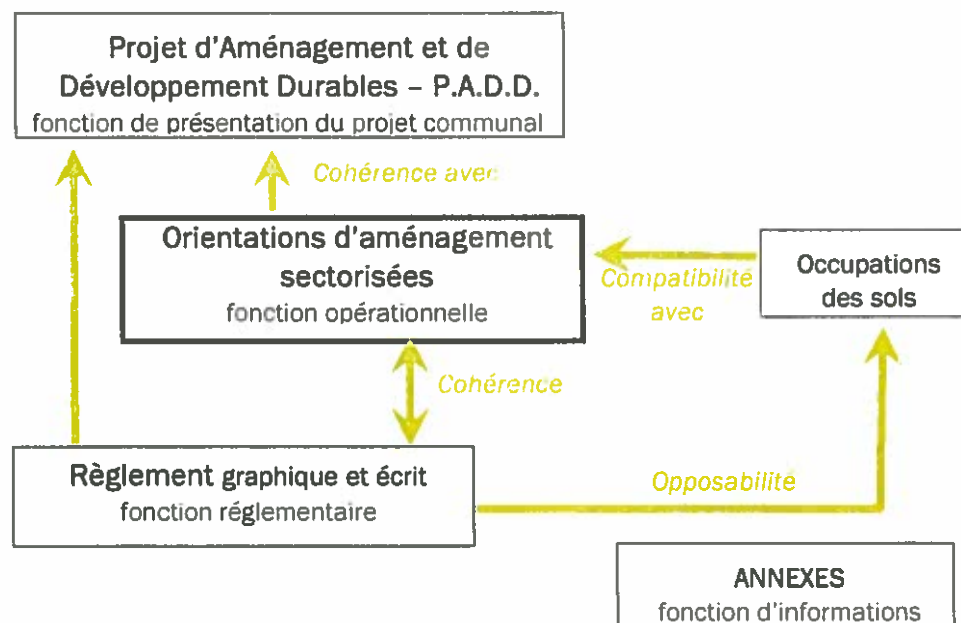
B / Les orientations

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.

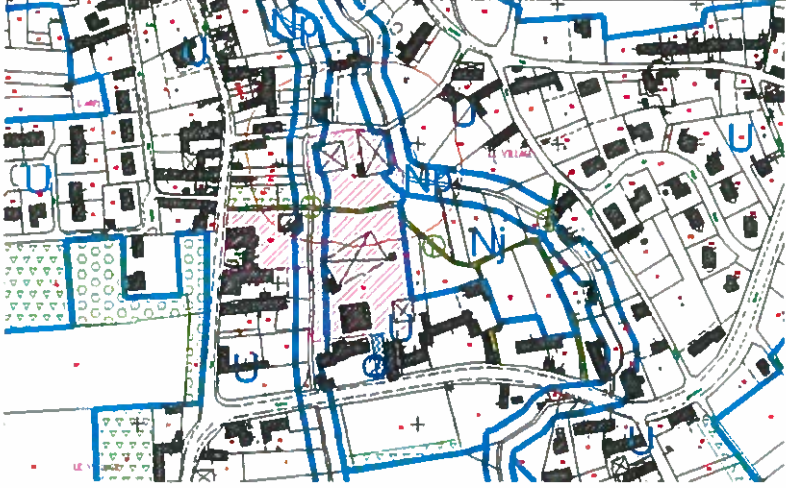
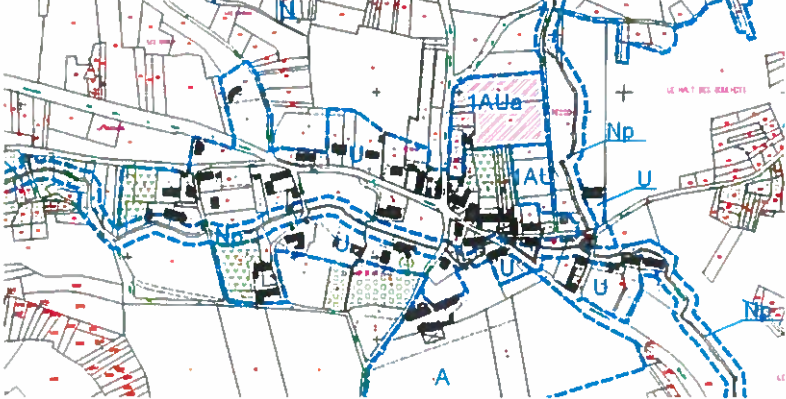
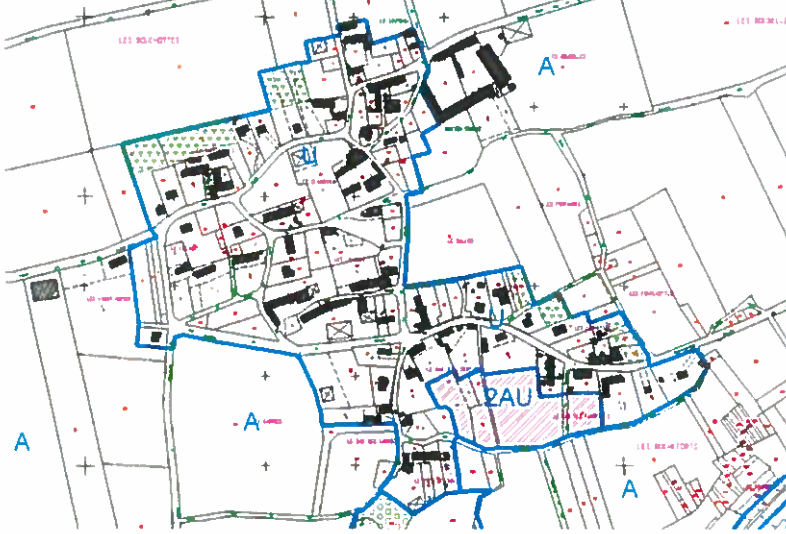
Elles sont un élément commun à l'ensemble des pièces du P.L.U. comme le montre le schéma suivant.

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



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

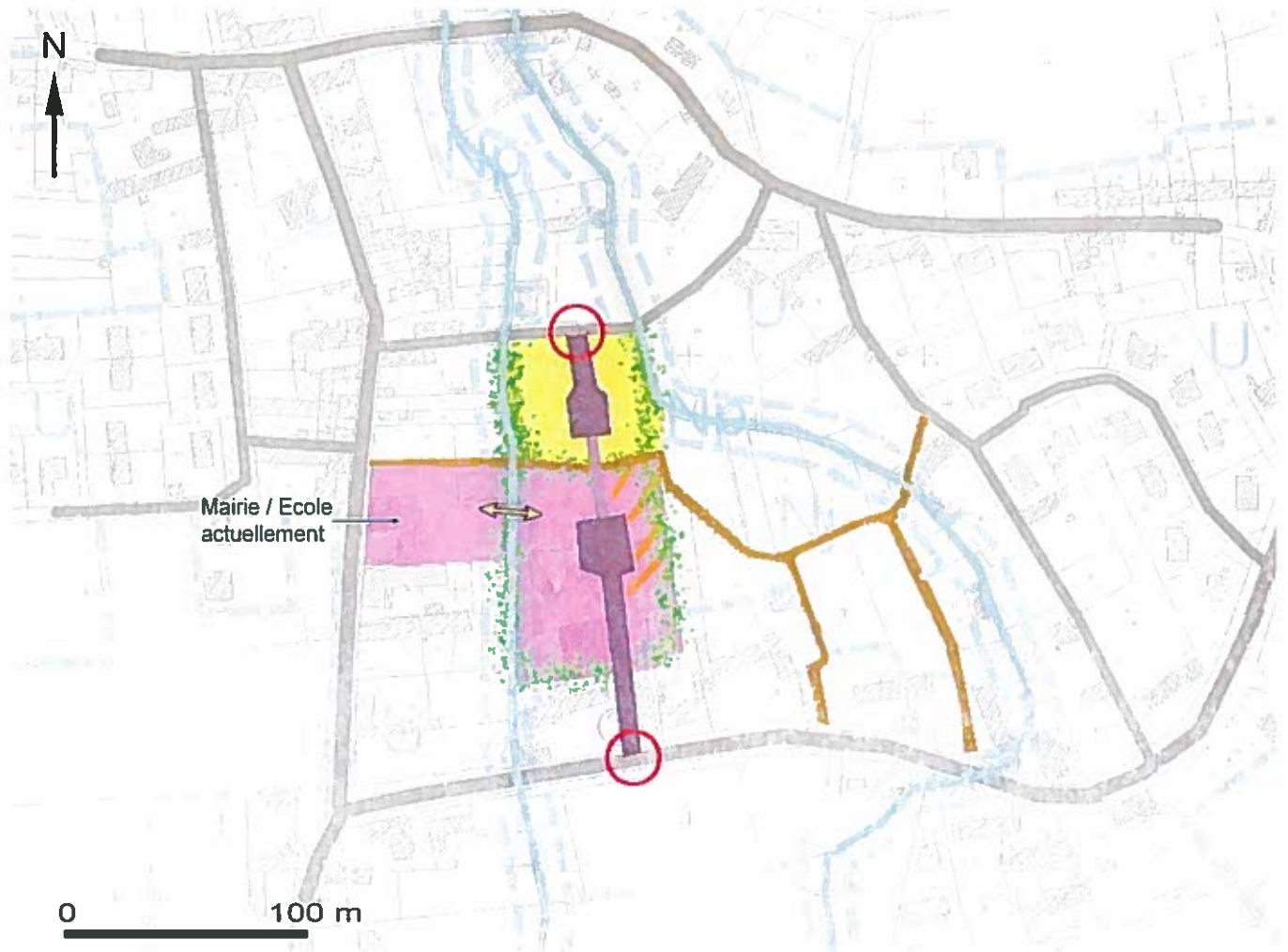
Carte de localisation des sites concernés :

<p>La Saulsotte :</p> <p>Zone Ua</p> <p>Surface étudiée : 1,2 ha</p>	
<p>Resson :</p> <p>Zone 1AUa</p> <p>Surface étudiée : 1 ha</p>	
<p>Courtioux :</p> <p>Zone 2AU</p> <p>Surface étudiée : 1,2 ha</p>	

La Saulsotte

Schéma de principe :

Les aménagements futurs devront conserver l'esprit des tracés indicatifs du schéma présenté ci-dessous.



- Site concerné destiné en majorité à l'habitat
- Site concerné destiné en majorité aux équipements publics
- Voirie existante
- Voirie à créer
- Connexion à créer pour circulations douces et véhicules motorisés autorisés
- Carrefour à sécuriser
- Sente piétonne à préserver
- Passerelle piétonne à envisager
- Espace de stationnement possible
- Aménagement paysager à créer

(Source : Perspectives- commune)

Superficie concernée : 1,2 ha

Densité minimale envisagée pour l'habitat : 9 logements à l'hectare

Nombre minimal de constructions envisagées à usage d'habitation : 4 logements

Création de voirie (à titre indicatif) : environ 180 m

Le site concerné est actuellement dédié à une exploitation agricole avec plusieurs hangars métalliques. Dans l'hypothèse où l'activité cesserait, la commune y envisage de développer ses équipements notamment les équipements scolaires, le réfectoire ou encore l'accueil périscolaire.

L'orientation d'aménagement proposée s'appuie donc sur une partie dédiée en majorité aux équipements publics et au stationnement et une autre partie (au nord de la sente) destinée davantage à l'habitat, par exemple sous forme groupé.

L'aménagement de cet espace repose sur la préservation de la sente, identifiée en tant qu'élément de paysage à protéger. Ainsi, il est convenu que la sente sera traversée uniquement par une circulation douce ou par des engins motorisés autorisés pour des raisons de sécurité ; le principe de base étant de ne pas créer une nouvelle voie qui permettrait aux véhicules à moteur de traverser le cœur ancien du village, seule la rue Pavée étant dédiée à cet usage.

Des systèmes en impasse avec possibilité de retournement sont donc mis en place. Les carrefours seront donc à aménager pour accueillir en toute sécurité ces nouvelles voiries.

L'accès entrée/sortie au sud de la zone, qui fait l'objet de l'emplacement réservé n° 2, se fera par la R.D. 951, moyennant des aménagements de sécurité à définir en concertation avec le Conseil Général.

L'accès entrée/sortie à la zone située au nord de la sente continuera à s'effectuer par la rue du Lavoir, laquelle ne permet pas le passage des cars scolaires qui desserviront le nouvel équipement.

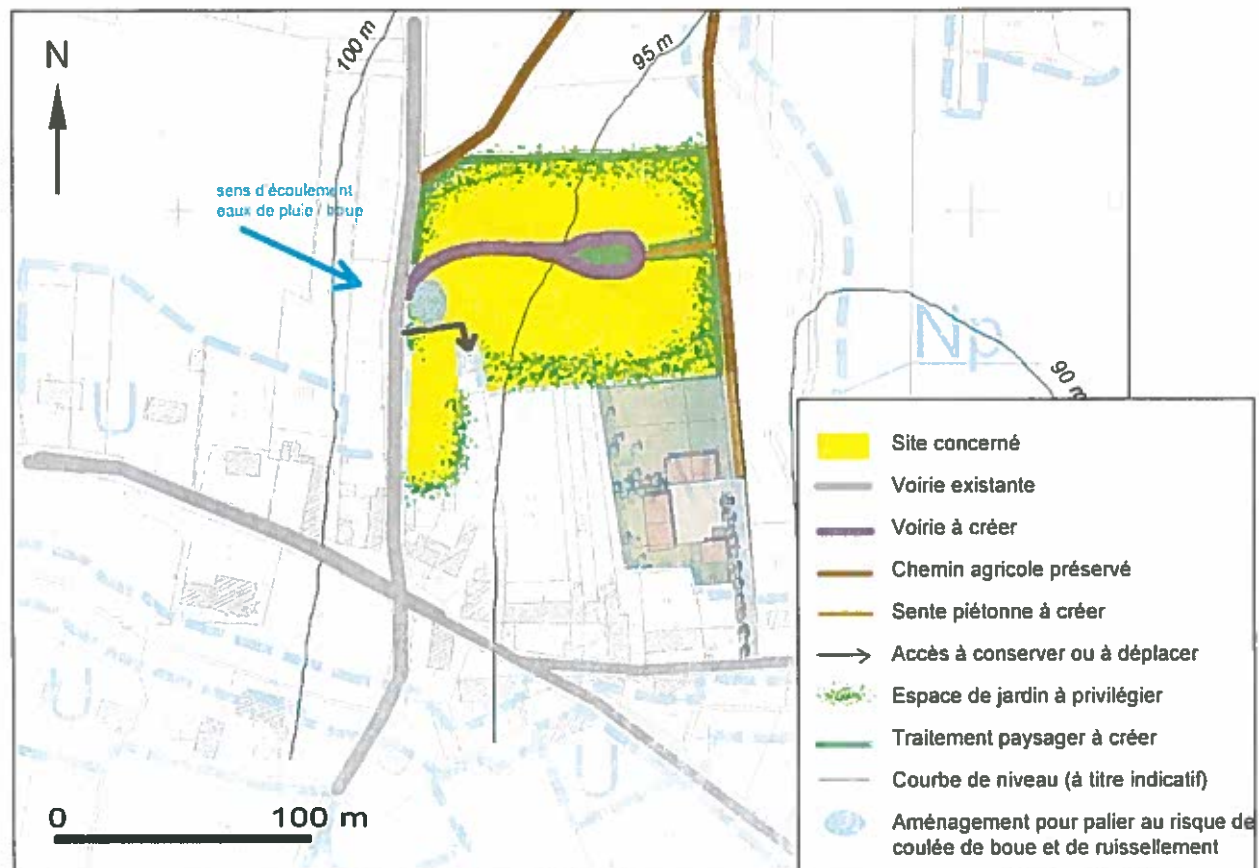
Une passerelle piétonne est à envisager pour traverser le ru pour connecter les différents équipements publics.

Afin d'intégrer le projet dans le paysage environnant et notamment au sein de cet îlot de jardin, des aménagements paysagers de qualité sont à prévoir sur les pourtours du site, de part et d'autre de la sente et du ru.

Resson

Schéma de principe :

Les aménagements futurs devront conserver l'esprit des tracés indicatifs du schéma présenté ci-dessous.



(Source : Perspectives- commune)

Superficie concernée : 1 ha

Densité minimale envisagée : 9 logements à l'hectare

Nombre minimal de constructions envisagées : 9 logements

Création de voirie (à titre indicatif) : environ 80 m

Le projet de la zone 1AU au sud de la zone étudiée a été inséré sur le fond de plan pour prendre en compte ces futures constructions.

La desserte de la zone se fera par l'intermédiaire d'une impasse avec placette de retournement afin d'avoir un accès unique depuis la RD 176. Cette impasse peut être envisagée comme une voie partagée entre voiture et piéton par exemple. Une voirie continue avait été envisagée, mais celle-ci entraînait une augmentation du flux de voitures dans la rue des Bouchots, qui n'est pas calibrée pour cela.

Cette voirie en impasse sera accompagnée d'un traitement paysager de qualité. Les constructions pourront être de type pavillonnaire ou habitat accolé.

Afin de maintenir une continuité de cet espace bâti avec le hameau, une sente piétonne est à créer pour rejoindre le chemin rural n°22.

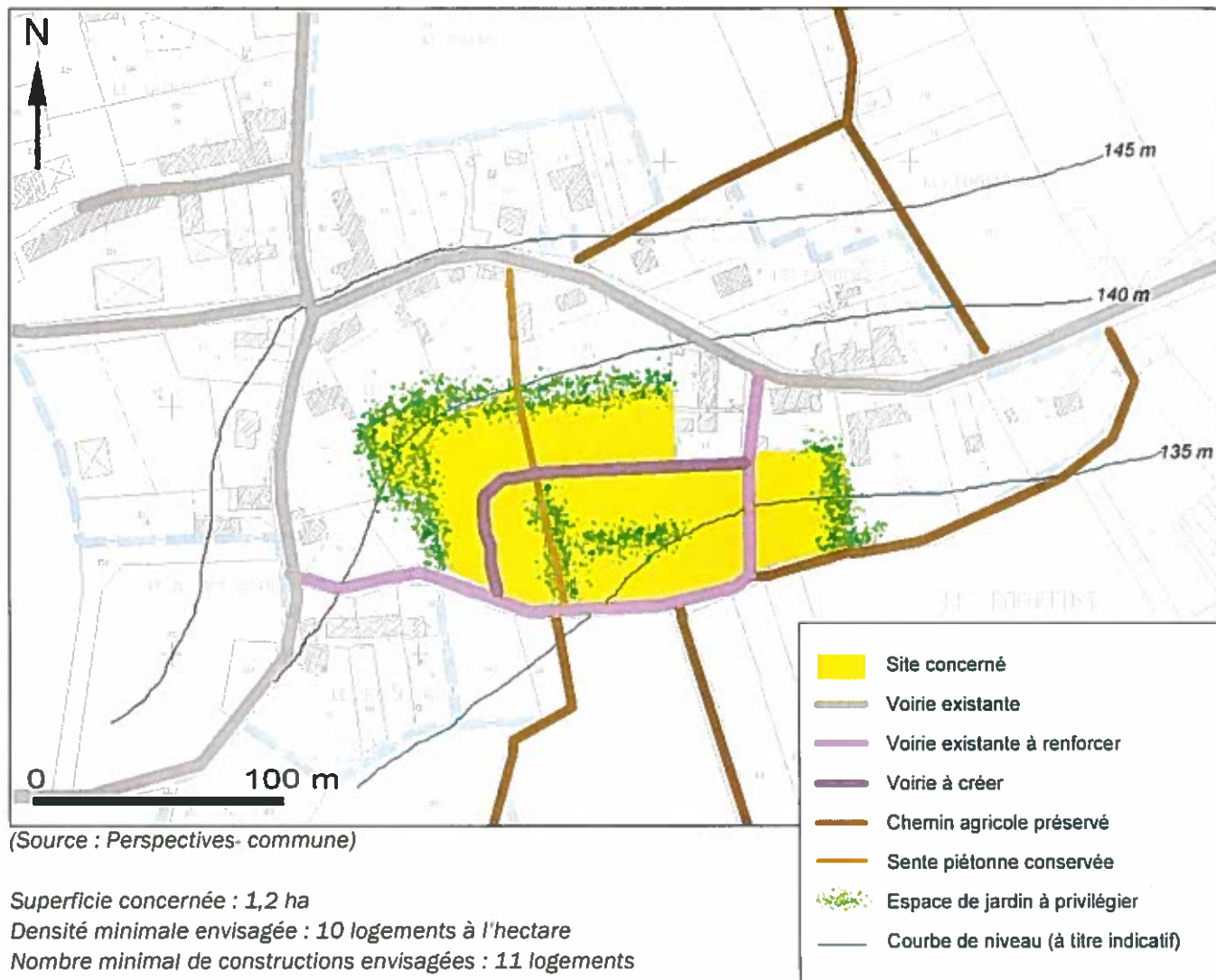
La frange Nord et Est sera traitée par un aménagement paysager constitué à minima d'une haie d'essences mélangées continue. Les constructions privilégiées près de la voirie permettront d'optimiser les espaces de jardins en arrière et de contribuer ainsi à épaissir la transition végétale entre l'espace bâti et l'espace agricole et naturel pour une meilleure intégration des constructions dans le paysage.

Afin de pallier au risque de coulée de boue et de ruissellement, des aménagements spécifiques devront être prévus dans le programme des travaux et avant toute ouverture à l'urbanisation.

Courtioux

Schéma de principe :

Les aménagements futurs devront conserver l'esprit des tracés indicatifs du schéma présenté ci-dessous.



Superficie concernée : 1,2 ha

Densité minimale envisagée : 10 logements à l'hectare

Nombre minimal de constructions envisagées : 11 logements

Création de voirie (à titre indicatif) : environ 140 m

Le projet s'appuie sur les voiries existantes et le maintien de la sente.

Ainsi, une partie des voiries est à renforcer afin de permettre la création d'une « boucle » pour desservir cette future zone d'urbanisation.

Une voirie centrale est à créer pour desservir le cœur d'îlot. Cette voirie peut être à sens unique ou à double sens.

L'implantation des constructions est à privilégier en bord de voirie afin de créer des espaces de jardin en fond de parcelle et ainsi recréer des cœurs de jardin, structure particulière que l'on retrouve dans le hameau.

Les constructions sont à planter en fonction de la pente pour une meilleure intégration du bâti dans le paysage. Elles seront de type pavillonnaire ou habitat accolé.