

DEPARTEMENT DE LA DRÔME

COMMUNE DE ROCHEFORT-SAMSON (26300)

PLAN LOCAL D'URBANISME



3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

POS initial approuvé le

PLU arrêté le

Le Maire,

PLU approuvé le

Le Maire,

Alpicité
Nicolas BREUILLOT
Urbanisme & Paysage



Préambule

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.) du 13 décembre 2000 intègre les Orientations d'Aménagement au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.). La loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 fait de ce document un élément spécifique du PLU et indépendant du P.A.D.D. Elles se voient renforcer par la loi Grenelle II, opposable depuis le 13 janvier 2011, et deviennent des Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.)

Opposables aux tiers, 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. Le code de l'urbanisme les 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. »

Le présent document porte sur les zones 1AUa (Village de Rochefort) et 1AUb (Village de Saint Mamans).

Orientation d'aménagement et de programmation n°1 : zone 1AUa (Village de Rochefort)

L'objectif de l'OAP est de définir un projet d'aménagement cohérent autour des équipements publics existants de Rochefort (mairie, école, terrain de sport...). Il s'agit de recentrer l'urbanisation pour affirmer cette centralité communale.

1. Les éléments de programmation

Essentiellement graphique cette orientation d'aménagement fige les principes de compositions majeurs ainsi que les grands axes de compositions. Elle garantit ainsi les principes d'implantation des constructions mais est largement complétée par le règlement sur des points précis.

L'aménagement de la zone 1AUa se réalisera sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble respectant les principes précisés dans le schéma de principe.

L'aménagement de la zone est conditionné à la réalisation d'un carrefour sur la voie communale et au réaménagement du carrefour sur la RD125.

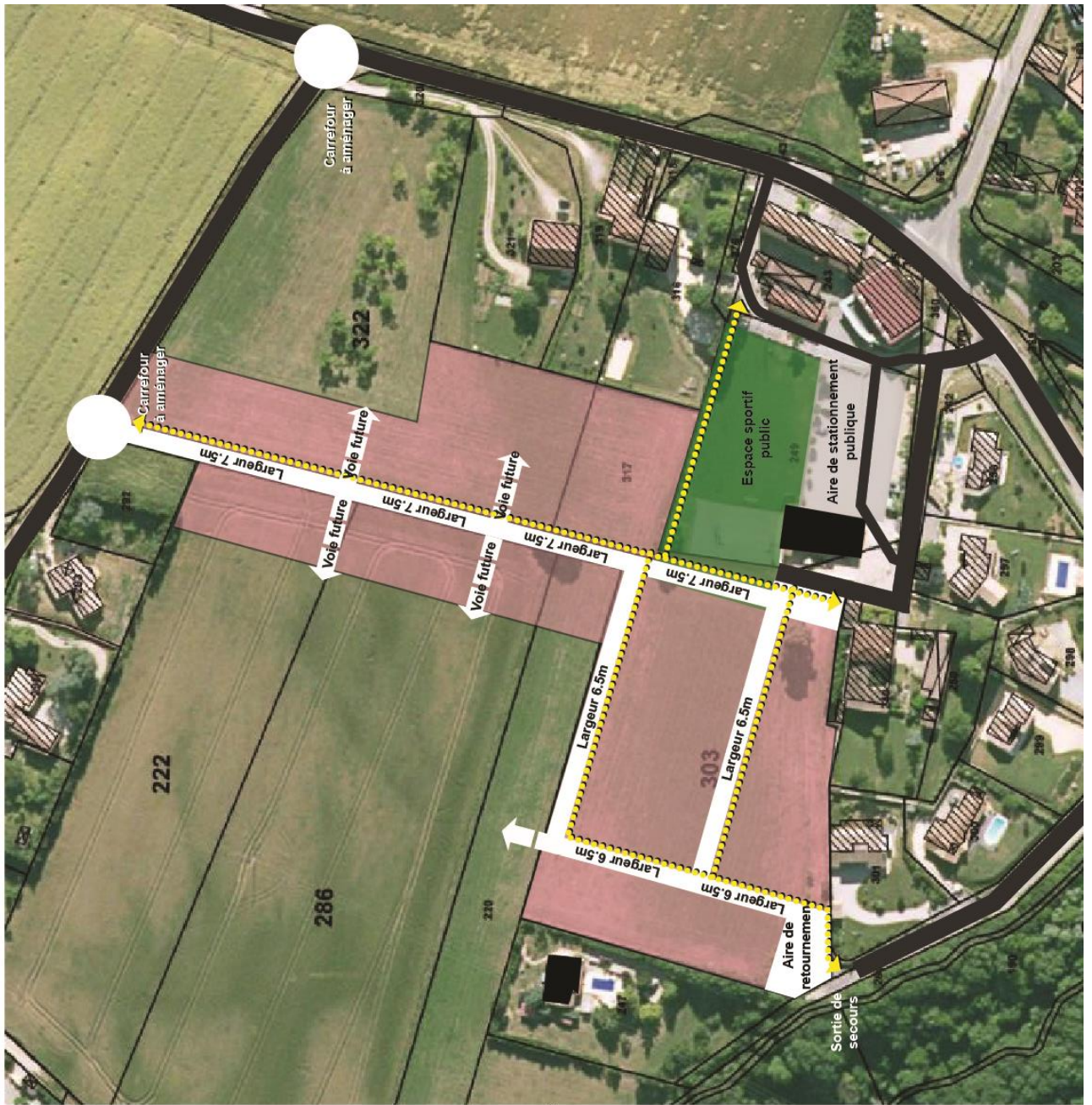
Il est attendu une mixité des formes urbaines à l'échelle de la zone comprenant des logements collectifs (un minimum de 15%), individuels groupés (un minimum de 45%) et individuel.






Pour garantir une économie d'espaces il est imposé une densité minimale de construction d'au moins 15 logements par hectare à l'échelle de la zone soit un minimum de 36 logements.

Par ailleurs, il est imposé une mixité sociale sur la zone avec au moins 20% de logements sociaux.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1 - Rochefort - Zone 1AUa

Schéma de principe d'aménagement



-  Voirie à créer
-  Emprise de voirie à maintenir en vue d'une extension de la zone (6,5m)
-  Cheminement doux (largeur 1,50m mini)
-  Zone constructible
-  Espace sportif

Programme de l'opération :

Opération d'aménagement d'ensemble d'une densité minimale moyenne à l'échelle de la zone de 15 logements / ha comprenant à minima :

dont au moins :

- 6 logements seront des logements collectifs ;
- 17 logements seront des logements individuels groupés
- 20% du total de logement sera de type logement locatif social



Echelle :  0 50m

2. Accès et stationnement

L'accès à la zone se réalisera depuis la route communale nord avec la création d'une voie de desserte principale d'une largeur minimale de 7.50m (6m de bande roulante + 1.5m pour un trottoir).

Un lien routier sera créé avec la voie arrivant au niveau du bâtiment des services techniques.

Une sortie de secours sera prévue au Sud de la zone pour éviter un trafic routier important sur cette voie. Cette sortie de secours sera en lien avec une aire de retournement pour les véhicules des services publics.

La desserte interne de la zone s'organisera autour de voies d'une largeur minimale de 6.50m (5m de bande roulante + 1.5m pour un trottoir) compatibles avec les principes d'implantations du schéma de principe.

Les voies en attente pour une extension future de la zone pourront ne pas comporter d'aire de retournement dès lors que cette voie en impasse ne dépasse pas 50 ml. Leur largeur sera d'au moins 6.5m.

Les principes de cheminement doux sont mentionnés sur le schéma de principe.

Les accès aux propriétés se réaliseront depuis ces voies.

Au niveau du stationnement, les règles sont précisées dans le règlement de la zone 1AUa. Toutefois, les espaces de stationnement des propriétés peuvent être tout ou partie mutualisés. Les aires de retournement peuvent également servir de stationnement en cas de besoin.

Il est imposé en supplément une place de stationnement visiteur pour 4 logements soit un minimum de 9 places visiteurs à l'échelle de la zone.

3. Implantation et volumétries des constructions

Les constructions devront s'implanter à 3m en retrait de l'alignement des voies créées. Toutefois, les annexes d'une emprise au sol inférieure à 30m² sont autorisées à l'alignement.

En limite de zone les constructions doivent s'implanter à au moins 3m des limites. A l'intérieur de la zone les constructions peuvent s'implanter librement.

Il est précisé que l'emprise des constructions sur chaque parcelle ne pourra être supérieure à 40%.

4. Traitement des espaces verts

Il est imposé au moins 30% d'espaces verts à l'échelle de la zone. Ces espaces verts peuvent être mutualisés.

5. Réseaux

Les réseaux sont présents à la périphérie de la zone. L'aménageur devra se raccorder aux réseaux existants en limite de zone sauf pour les eaux pluviales qui seront gérés dans l'emprise de la zone, avec rejet d'un débit de fuite dans le réseau public de collecte s'il existe au moment de la réalisation de l'opération. Dans l'autre cas, les eaux pluviales devront être infiltrées sur la zone à travers des noues paysagères.

D'une façon générale les réseaux créés devront être préférentiellement implantés sous les voiries.