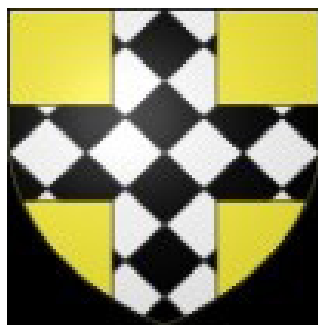




Commune de DEAUX

(Gard)

Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)

Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.)

Elaboration PLU	15-05-2012	25-02-2016	21-07-2016	11-01-2017	3
Procédure	Prescription	Délibération arrêtant le projet	Publication	Approbation	

l* | a | gence | a | ctions | t | erritoires

1 place de la Comédie
34 000 Montpellier
tél : 04 67 56 77 77
mail : lagence-at@lagence-at.com

I. SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	1
2. L'AMÉNAGEMENT	2
3. L'HABITAT	3
4. LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS	3
5. RÉFLEXION GLOBALE DE L'ENVELOPPE URBAINE	4
5.1. LA PROTECTION DES ESPACES BOISÉS	5
5.2. LES DÉPLACEMENTS VÉHICULES	6
5.3. LES DÉPLACEMENTS DOUX	7
6. ZOOMS SUR LES SECTEURS AU	LES 8
6.1. SECTEUR I-AU1	8
6.2. SECTEUR I-AU2	9
6.3. SECTEUR I-AU3	9
6.4. SECTEUR I-AU4	10
6.5. SECTEUR II-AU	10

I. PRÉAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent d'approfondir les orientations générales définies dans le P.A.D.D..

La loi Grenelle II du 12 juillet 2010, rend ce document obligatoire à compter du 13 janvier 2011 et son contenu est codifié par les articles L.151-6 et L.151-7 du code de l'urbanisme.

Article L.151-6.

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.

Article L.151-7

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 à l'article L. 151-35.

II. L'AMÉNAGEMENT

Le développement urbain de la commune s'organise dans l'enveloppe des zones urbaines existantes. L'objectif est de permettre leur raccordement par les voies douces et de réorganiser le village autour des équipements publics, existants et futurs, dans le respect des enjeux paysagers de la commune.

Les secteurs d'extension identifiés sont donc uniquement des «dents creuses» de l'urbanisation déjà existante, de petites tailles.

Les orientations d'aménagement sont donc traduites sous deux formes :

- les zooms sur les secteurs «AU» du PLU
- la ré-organisation générale du tissu urbain, existant comme futur, qui intègre les déplacements et la protection des espaces naturels.

Pour permettre une organisation urbaine cohérente, les zones urbaines devront respecter les attendus communaux en terme de voirie (automobile et liaisons douces), d'espaces publics et de stationnement.

Les futures opérations, seront desservies par des voiries internes permettant d'en assurer la sécurité mais aussi le raccordement au tissu viaire existant.

Ces secteurs devront proposer une diversité d'habitat répondant aux attentes de tous (voir aussi les attendus du PADD). Les aménagements ont été calibrés pour répondre aux attentes du SCoT qui préconise une densité de 17 logements par hectare.

Les circulations piétonnes seront réalisées dans le cadre des futures opérations.

Le traitement des eaux de pluies se fera sous forme d'infiltration dans le sol, le plus en amont possible : le principe des noues paysagères sera utilisé (pouvant être aussi le support aux liaisons piétonnes) et les lieux d'infiltration seront démultipliés pour éviter les bassins de rétention de grande profondeur (qui de ce fait doivent être clôturés). Les traitements des eaux de pluie doivent être pensés comme des espaces publics à part entière.

Tous les espaces verts doivent être accessibles et ouverts au public, y compris les secteurs de rétention pluviale.

L'aménagement respectera la topographie et s'appuiera sur les éléments de paysage quand ils existent (haies, fossés,...) pour organiser la desserte viaire et piétonne. Le remblaiement massif est proscrit.

III. L'HABITAT

La commune s'est volontairement engagée dans une démarche de logement pour tous, pour diversifier une offre aujourd'hui mono-spécifique axée sur la maison individuelle.

Ainsi la réglementation vise à favoriser une diversité dans les formes urbaines, déclinant de ce fait une diversité de l'habitat.

IV. LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS

La commune de Deaux n'est pas compétente en transport public urbain. Elle n'est par ailleurs pas comprise dans un périmètre de transport public urbain.

Aucun Plan de Déplacements Urbains (PDU) n'existe donc sur son territoire.

Cependant, la commune a souhaité, à travers son PLU, traiter la question des déplacements et des modes de transport.

Elle s'est inspirée d'un PDU et a conservé les attendus pertinents à l'échelle de la commune :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
- 4° La diminution du trafic automobile ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement.

Les autres alinéas sont sans objet à cette (petite) échelle d'intervention.

L'action communale se centre sur le développement des liaisons douces (cycle et piéton) permettant une desserte de tous les pôles d'attraction et les différents quartiers, existants et futurs. Ces liaisons douces permettent aussi d'accéder de manière sécurisée aux arrêts de bus (notamment pour les scolaires), et de sortir du village vers les lieux de promenade.

Ces actions permettent de diminuer l'usage de l'automobile et de réduire les consommations énergétiques.

L'ensemble de ces éléments trouveront leur traduction dans le cadre d'une urbanisation future, secteur par secteur, en lien avec le programme précis qui y sera développé.

V. RÉFLEXION GLOBALE DE L'ENVELOPPE URBAINE

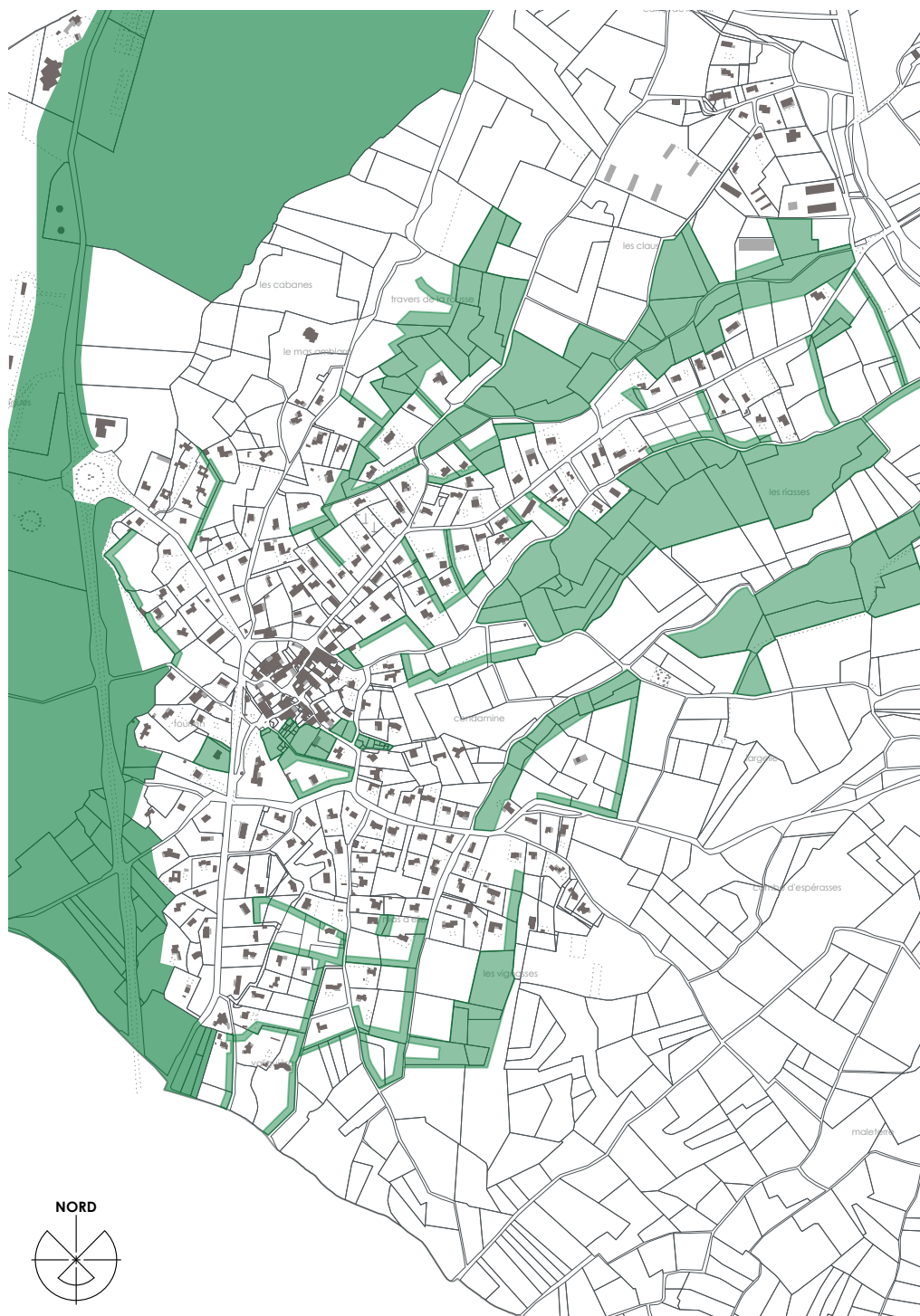
Trois trames ont servi de base à l'organisation globale du projet urbain du village :

- **la trame verte des espaces boisés**, précisément identifiés et dont les continuités sont fondamentales pour préserver le caractère boisé du village et le cadre naturel
- **la trame viaire**, qui fonctionne aujourd'hui en étoile avec comme point central le centre ancien et qui manque de connections entre les quartiers
- **la trame piétonne**, dans le village mais aussi vers les espaces agricoles et naturels en connection avec les sentiers pédestres, qui doit être développée pour favoriser les déplacements doux et limiter l'usage de la voiture.

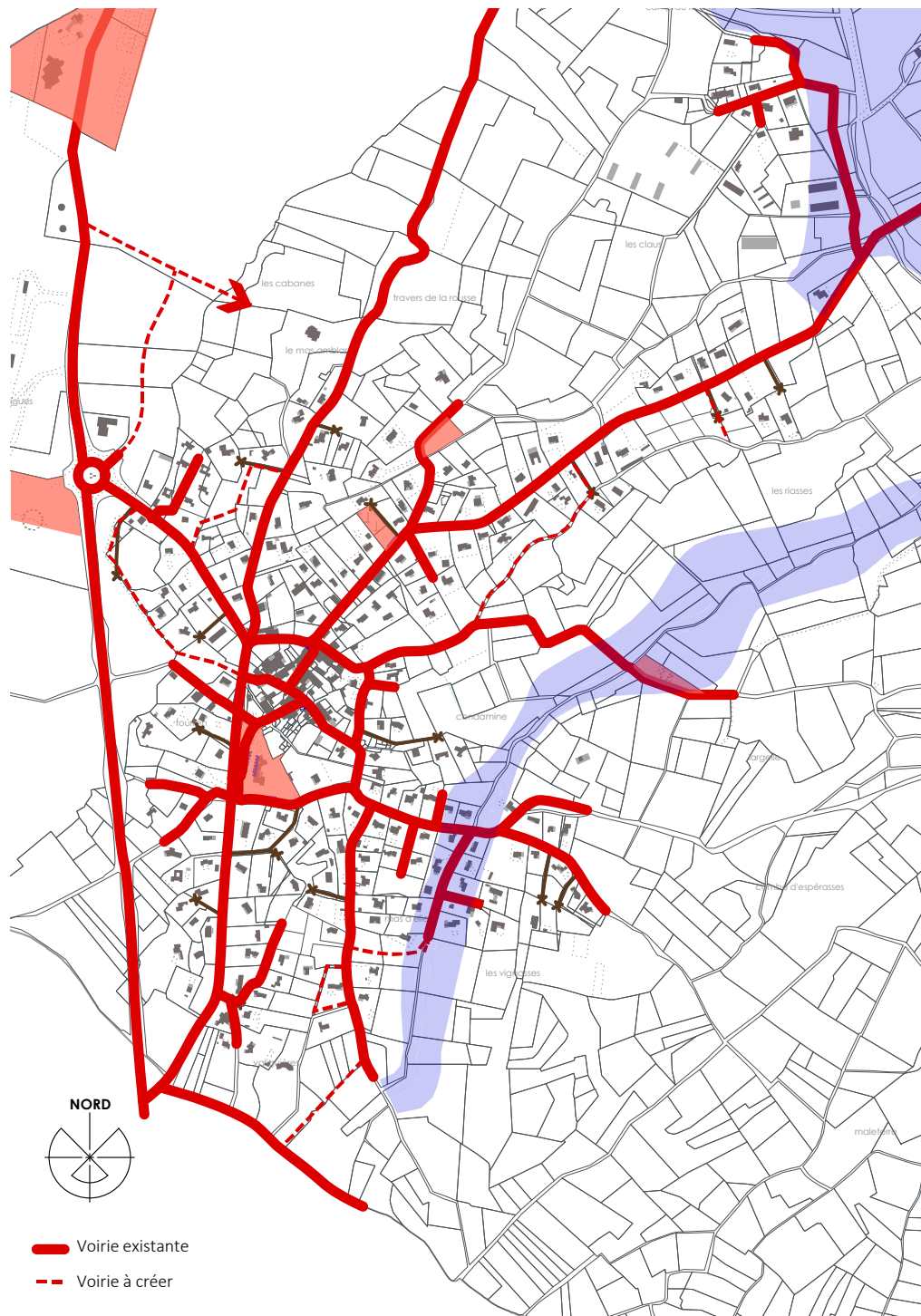
Ces trois trames ont été développées sur l'ensemble de la zone urbaine du village, y compris sur les espaces déjà urbanisés pour permettre une réalisation à long terme et permettre d'anticiper des mutations foncières.

Chaque secteur d'extension urbaine, secteurs I-AU et II-AU, est ensuite détaillée pour rappeler l'ensemble de tous les éléments qui les concernent.

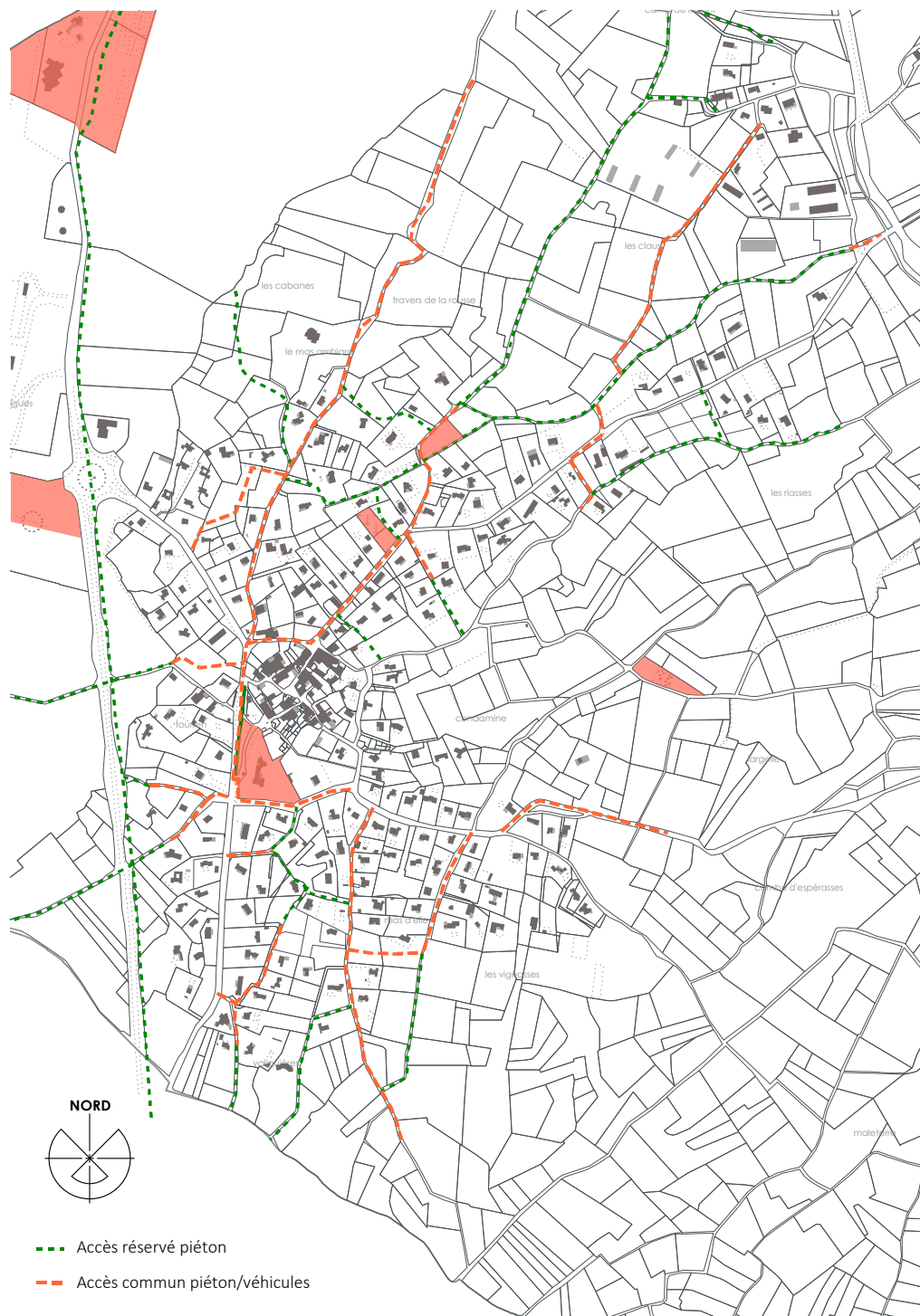
V.1. LA PROTECTION DES ESPACES BOISÉS



V.2. LES DÉPLACEMENTS VÉHICULES

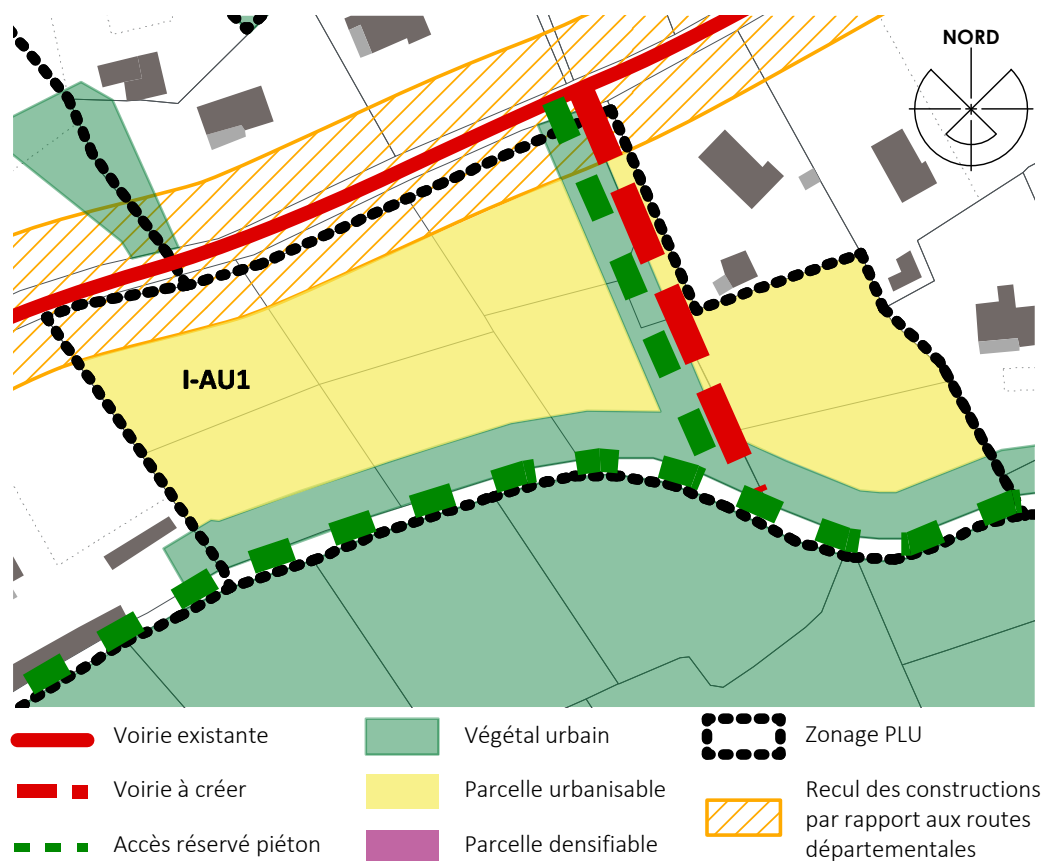


V.3. LES DÉPLACEMENTS DOUX

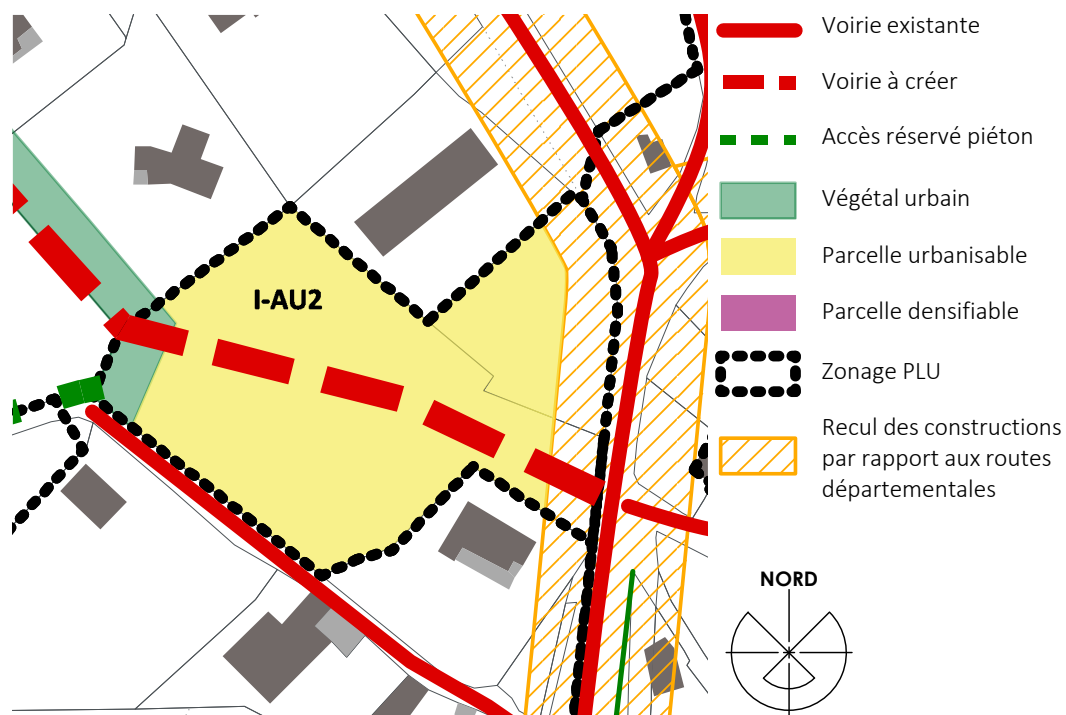


VI. LES ZOOMS SUR LES SECTEURS AU

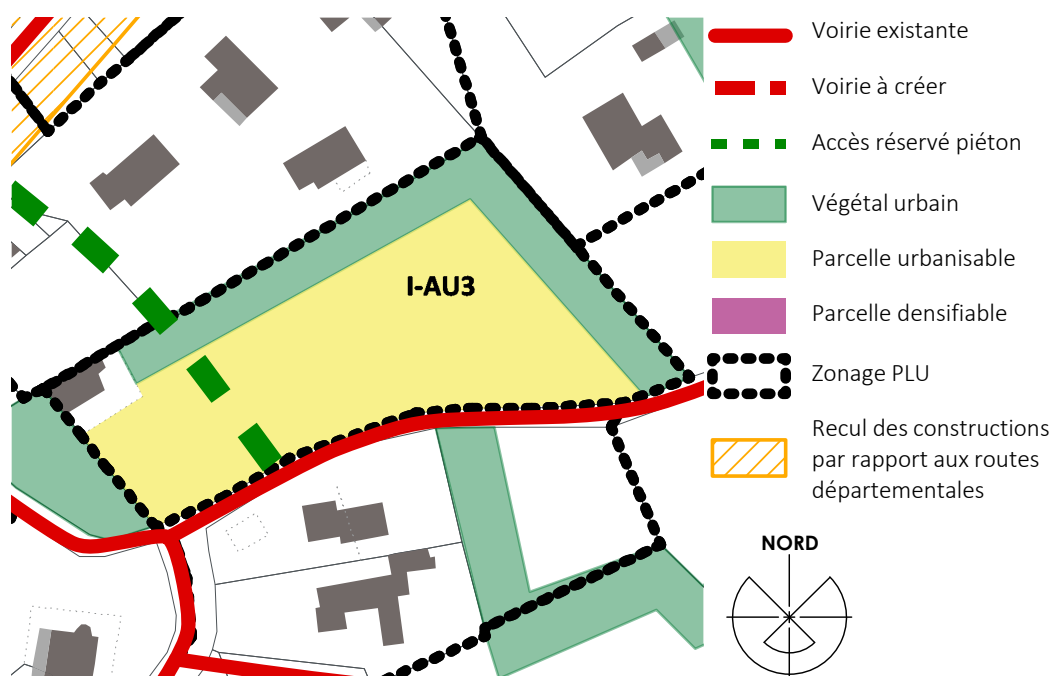
VI.1. SECTEUR I-AU1



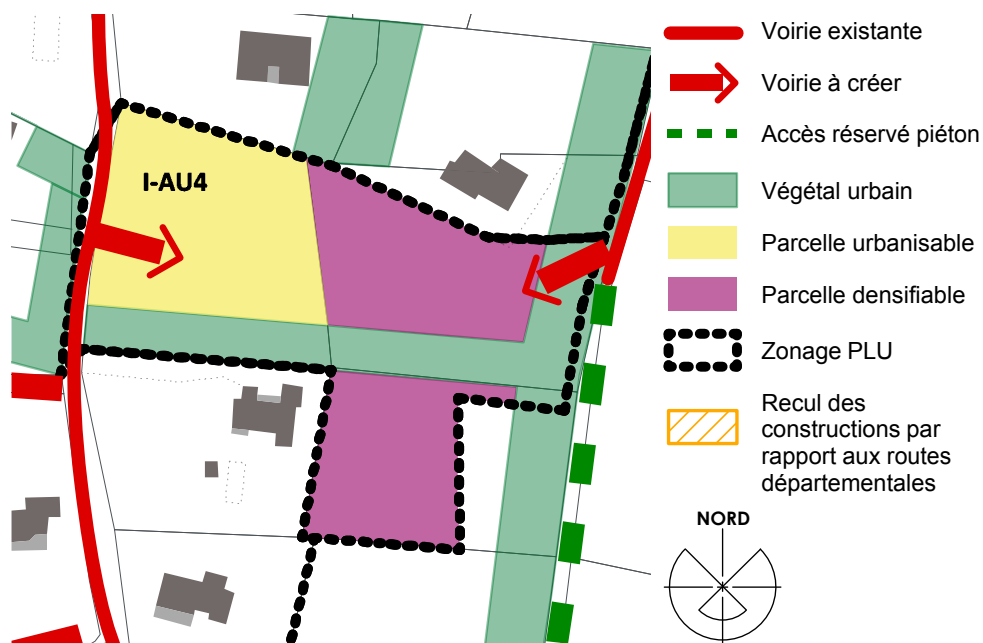
VI.2. SECTEUR I-AU2



VI.3. SECTEUR I-AU3



VI.4. SECTEUR I-AU4



VI.5. SECTEUR II-AU

