

COMMUNE DE RODES

PLAN LOCAL D'URBANISME

Pièce n°3

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



P.L.U arrêté le 27 Mars 2013

P.L.U approuvé le 15 janvier 2014



Agence d'Architecture et d'Urbanisme Michel SAL SAS
143, av. de la Côte Radieuse 66100 Perpignan
Tel : 04.68.34.32.74 - Fax : 04.68.34.80.48
Mail : michel.salsas@wanadoo.fr

SCP COURRECH & ASSOCIES
45, rue Alsace Lorraine 31000 Toulouse
Tel : 05.34.25.59.10 - Fax : 05.61.23.51.62

SOMMAIRE

I.	OBJET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	4
II.	PRINCIPES GENERAUX DE DEVELOPPEMENT A RODES	4
III.	ORIENTATIONS LOCALISEES.....	5
A.	SECTEUR CAMIRAL	6
B.	SECTEUR TOUROUS 1	8
C.	SECTEUR TOUROUS 2	10
D.	SECTEUR COLLADES.....	12
E.	SECTEUR SAINTE BARBE	14

I. OBJET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les orientations d'aménagement et de programmation définissent les principes qui s'imposent aux occupations et utilisations des sols dans un rapport de compatibilité, sur les thématiques de l'aménagement, de l'habitat, des transports et des déplacements, selon les conditions définies à l'article L.123-1-4 du Code de l'urbanisme.

Elles permettent de rendre opérationnelle les intentions affichées dans les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD, Pièce n°2 du PLU).

Les principes édictés et les tracés indiqués dans les orientations en pages suivantes doivent être respectés.

Ces derniers peuvent néanmoins faire l'objet d'adaptations localisées motivées, liées notamment aux contraintes du terrain.

II. PRINCIPES GENERAUX DE DEVELOPPEMENT A RODÈS

L'urbanisation communale s'est développée très majoritairement entre la Route Nationale 116 et le centre ancien, le long de la Route départementale 16, provoquant un habitat très diffus et proposant des circulations internes inadaptees¹.

Le Plan Local d'Urbanisme, surtout depuis le Grenelle de l'environnement, donne un cadre plus défini aux conditions d'urbanisation, avec l'objectif d'une régulation de la consommation des espaces agricoles et naturels, et de production d'un urbanisme durable.

Cinq secteurs, couvrant la totalité des extensions urbaines, une partie de l'urbanisation existante, ainsi qu'une zone artisanale, ont des orientations d'aménagement : Camiral, Tourous 1 et 2, Collades et Sainte-Barbe.

L'établissement des orientations d'aménagement se base sur les dispositions générales ci-après. Elles concernent certains points précis qui n'exemptent pas du respect d'autres prescriptions, qui sont laissées libres.

HABITAT

Afin d'accomplir le projet urbain, l'objectif de densité moyenne des zones d'habitat² a été fixé à une moyenne de 18 logements/hectare et devront faire l'objet d'opérations d'aménagement d'ensemble.

ECHEANCIER PREVISIONNEL

La croissance urbaine de Rodès ne doit plus être subie. Afin de pouvoir moduler l'offre en logement au regard principes du développement durable, un phasage chronologique des secteurs d'habitat a été mis en place, dans une logique de cohérence de l'urbanisation et des circulations.

Le secteur Tourous 2 ne pourra être construit qu'après l'urbanisation d'au moins 80% du secteur Tourous 1, la production d'un plan de masse respectant la présente orientation d'aménagement, et une modification du Plan Local d'Urbanisme.

Le même principe s'applique au secteur Collades, après l'urbanisation du secteur Tourous 2.

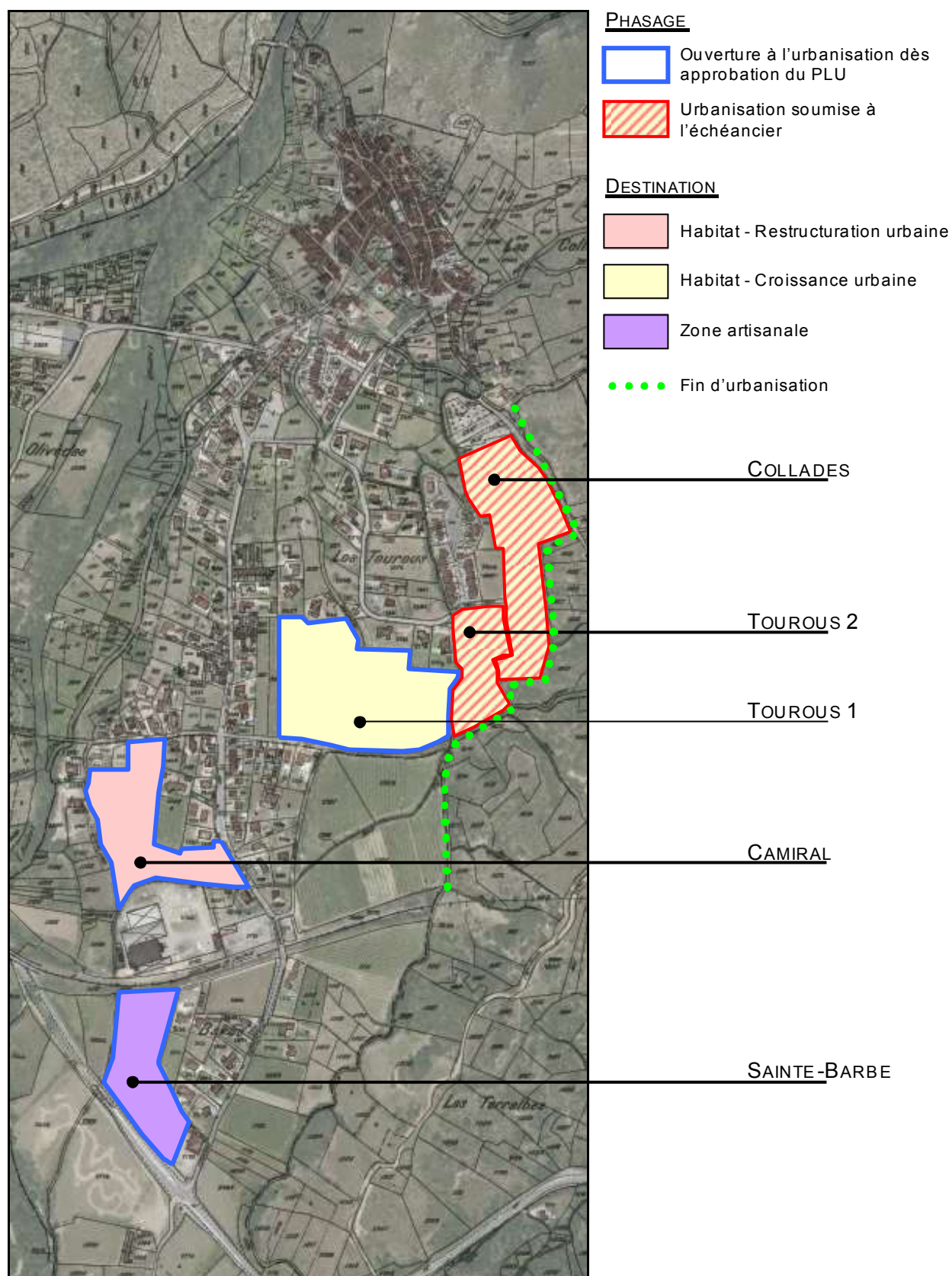
CIRCULATIONS

Les secteurs font l'objet de prescriptions adaptées recherchant une optimisation des déplacements. Dans tous les secteurs, les voiries primaires devront comporter au minimum un trottoir aux normes en vigueur pour les personnes à mobilité réduite. Les liaisons avec les quartiers existants ne peuvent être dérogées. Seules les localisations de la connexion peuvent être sujettes à adaptation.

¹ Voir rapport de présentation et PADD

² à l'exception du secteur Camiral.

III. ORIENTATIONS LOCALISEES



(Source : Géoportail)

Localisation des secteurs d'orientations d'aménagement

A. SECTEUR CAMIRAL

Il s'agit d'un secteur de restructuration urbaine ayant pour objectif de remplir les dents creuses urbaines tout en améliorant les dessertes automobiles.

PRESENTATION GENERALE

PHASAGE : Ouverture à l'urbanisation dès approbation du PLU.

CONDITIONNALITE : Urbanisation libre/ opération(s) d'aménagement d'ensemble, dans les deux cas devant respecter les orientations ci-dessous.

CLASSEMENT AU PLU : 1AU₁

ORIENTATIONS

HABITAT/CONSTRUCTIONS

Densité (logements/ha) : 14 logements/ha minimum (28 logements mini.).

Les densités les plus importantes devront être recherchées le long de la voie A-A'.

Typologie(s) autorisée(s) : Individuels, individuels groupés, collectifs.

Production de logements sociaux non imposée.

CIRCULATIONS

L'aménagement du secteur 'Camiral' doit s'organiser autour d'une voie structurante à double sens de circulation (marquée A-A' sur le plan) qui doit établir une connexion entre la RD16 et le Camiral. Ce principe ne peut être dérogé. Le raccordement à la RD16 doit être observé avec le service Routier du Conseil Général 66.

La localisation des raccordements à ces voies, ainsi que le tracé de la voie structurante peuvent être soumis à adaptations.

Elle comportera à minima un trottoir aux normes en vigueur pour les personnes à mobilité réduite.

Si besoin, les dessertes internes (hors tronçon A-A') n'ont pas de caractéristiques imposées.

Une poche de stationnement public doit être réalisée, accessible depuis le Camiral.

PAYSAGE

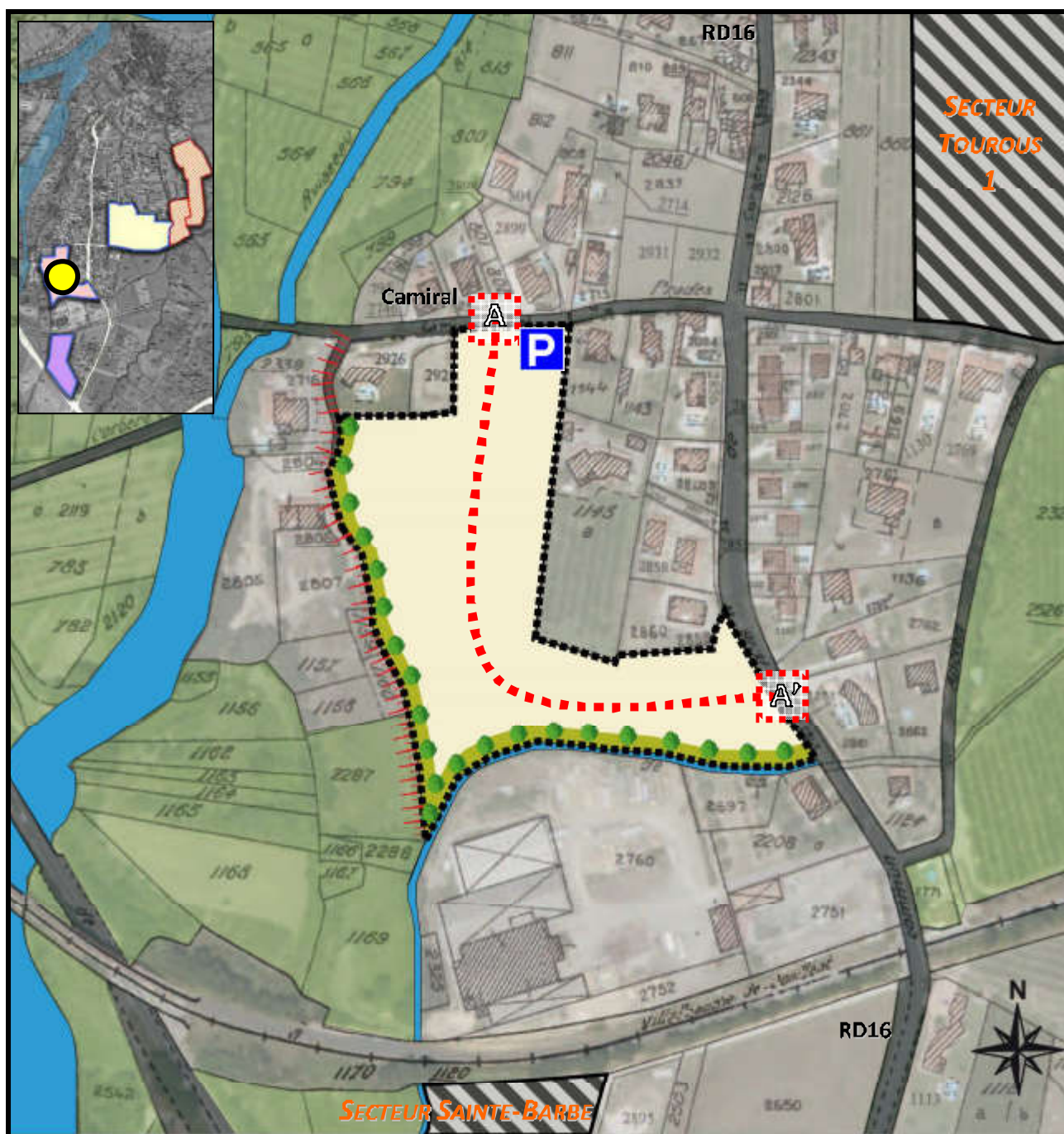
Les haies d'arbres de haute tige existantes formant les limites Ouest et Sud du secteur 'Camiral' et marquant un masque végétal important, doivent être préservées.

Un retrait (3 mètres minimum) entre ces haies et l'urbanisation permettant l'entretien de ces éléments végétaux devra être mis en place.

L'aménagement de ce secteur doit permettre d'exploiter le potentiel d'irrigation présent à proximité pour l'arrosage des jardins d'habitations.

En cas de non mise en place d'un réseau d'arrosage (pour raisons techniques seulement), cela devra être justifié.

De manière générale, les essences végétales choisies doivent rester locales.



Surfaces constructibles



Talus existant



Préservation des haies
+ Chemin d'accès pour leur entretien



Voie structurante à créer



Connexions à la voirie existante



Autres secteurs soumis à Orientations
d'aménagement et de programmation



Poche de stationnement public

TOUT PROJET A L'INTERIEUR DE CES ZONES DEVRA ETRE COMPATIBLE AVEC CES ORIENTATIONS. L'ESPRIT QUI A PRESIDE A LEUR ELABORATION DEVRA ETRE RESPECTE

B. SECTEUR TOUROS 1

Secteur d'extension urbaine, il constitue la première phase de croissance.

Sa réalisation doit permettre de trouver une unité urbaine villageoise et de participer au bouclage des circulations.

PRESENTATION GENERALE

PHASAGE : Ouverture à l'urbanisation dès approbation du PLU.

CONDITIONNALITE : Une ou plusieurs opération(s) d'aménagement d'ensemble devant respecter les orientations ci-dessous.

CLASSEMENT AU PLU : 1AU₂

ORIENTATIONS

HABITAT/CONSTRUCTIONS

Densité (logements/ha) : 16 logements/ha minimum (62 logements mini.)

Les densités les plus importantes devront être recherchées le long de la voirie principale.

Typologie(s) autorisée(s) : Individuels, individuels groupés, collectifs

10% de logements sociaux minimum répartis librement dans la/les opération(s)

Le secteur situé autour de la construction existante, marqué dans l'orientation, ne compte pas dans le calcul de remplissage de la zone, pour l'ouverture à l'urbanisation de Tournous 2, du fait que ces parcelles constituent actuellement des jardins susceptibles de ne pas être construits dans l'immédiat.

CIRCULATIONS

L'accès à ce secteur d'urbanisation s'effectue obligatoirement par la partie Est du Camiral par rapport à la RD16.

Cette voie, qui revêt un intérêt majeur pour Rodès, doit être à double sens de circulation, avec une chaussée d'une largeur minimale de 5 mètres, avec au moins un trottoir (côté Nord) répondant aux normes réglementaires en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. A l'Est, son aménagement doit permettre une connexion au secteur Tournous 2.

Les voiries secondaires doivent, autant que possible, créer des bouclages internes cohérents, et éviter les impasses.

Le chemin de Rigarda, bien que pouvant servir d'écoulement des eaux constitue un élément du patrimoine qu'il est intéressant de mettre en valeur.

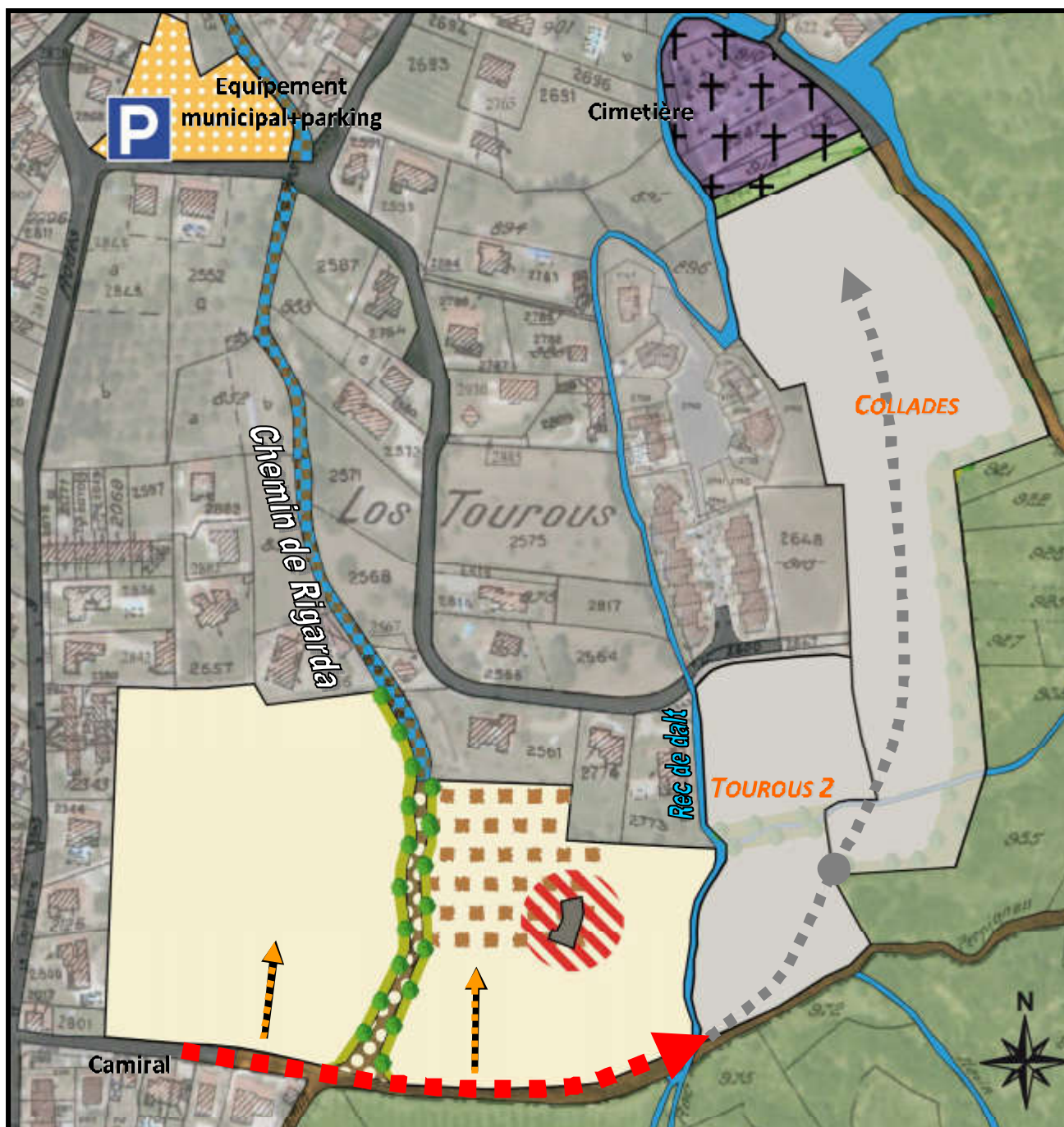
Il permet une connexion rapide au Nord du village, sans partager l'espace avec les automobiles. Ainsi, ce cheminement piétonnier doit être aménagé. Il devra être correctement connecté aux voiries de l'urbanisation envisagée.

PAYSAGE

Les abords du chemin de Rigarda doivent être aménagés de façon paysagère, de manière à créer une trame verte à l'intérieur même de l'urbanisation

Les aménagements en bord du Rec d'aldt devront prendre en compte les potentiels risques de débordements. Ils pourront être paysagers. L'aménagement de ce secteur doit permettre d'exploiter le potentiel d'irrigation présent à proximité pour l'arrosage des jardins d'habitations. Les parcelles d'habitation ne pourront s'implanter à moins de 3 mètres des canaux. En cas de non mise en place d'un réseau d'arrosage (pour raisons techniques seulement), cela devra être justifié.

De manière générale, les essences végétales choisies doivent rester locales.



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Surfaces constructibles |  | Partie ne comptant pas au critère de remplissage pour l'urbanisation des autres zones |
|  | Mise en valeur du chemin de Rigarda
Cheminements piétons (largeur indicative) |  | Voirie principale –Aménagement Camiral |
|  | Chemin / Chemin servant aussi de ravin |  | Voiries secondaires (indicatives) |
|  | Maison existante | | |
|  | Surface liée à la maison (à définir) | | |

TOUT PROJET A L'INTERIEUR DE CES ZONES DEVRA ETRE COMPATIBLE AVEC ES ORIENTATIONS L'ESPRIT QUI A PRESIDE A LEUR ELABORATION DEVRA ETRE RESPECTE

C. SECTEUR TOUROWS 2

Extension logique du secteur 'Tourous 1', dont elle ne pourra être urbanisée que postérieurement, l'urbanisation prévue permettra de ramifier les voiries nouvelles et existantes, dans une logique de désenclavement.

PRESENTATION GENERALE

PHASAGE : Ouverture à l'urbanisation possible seulement lorsque le secteur Tourous 1 sera urbanisé à 80% et la portion du Camiral permettant l'accès à la zone entièrement réalisée.

CONDITIONNALITE : Une ou plusieurs opération(s) d'aménagement d'ensemble devant être compatible avec les orientations ci-dessous, validée par une modification ou révision du Plan Local d'Urbanisme.

CLASSEMENT AU PLU : 2AU₁

ORIENTATIONS

HABITAT/CONSTRUCTIONS

Densité (logements/ha) : 15 logements/ha minimum (16 logements mini.)

Typologie(s) autorisée(s) : Individuels, individuels groupés, collectifs
Production de logements sociaux non imposée.

CIRCULATIONS

La voirie principale de l'opération se raccorde au Camiral réaménagé par le secteur Tourous 1. Le secteur ne peut être aménagé sans cette voirie.

Elle doit être homogène avec le tronçon cité ci-dessus, à savoir proposer à minima un double sens de circulation (largeur minimale de chaussée de 5 mètres) et un trottoir aux normes d'accessibilité.

Son tracé peut être soumis à adaptations, notamment en raison du relief.

Des connexions au chemin de Perpignan (piétonnier, au Sud du secteur) devront être recherchées.

Une voirie secondaire desservant les constructions et reliant la voirie principale du secteur à la route des Turons est imposée. Comme indiqué sur le plan, elle doit relier le point B (connexion à la voirie principale) au point B' (route des Turons), avec un double sens de circulation.

La localisation des raccordements à ces voies, ainsi que le tracé de la voie structurante peuvent être soumis à adaptations. Ce segment B-B' devra comporter un trottoir.

D'autres voiries secondaires peuvent être réalisées.

PAYSAGE

Les écoulements du ravin situé au centre du secteur devront être préservés.

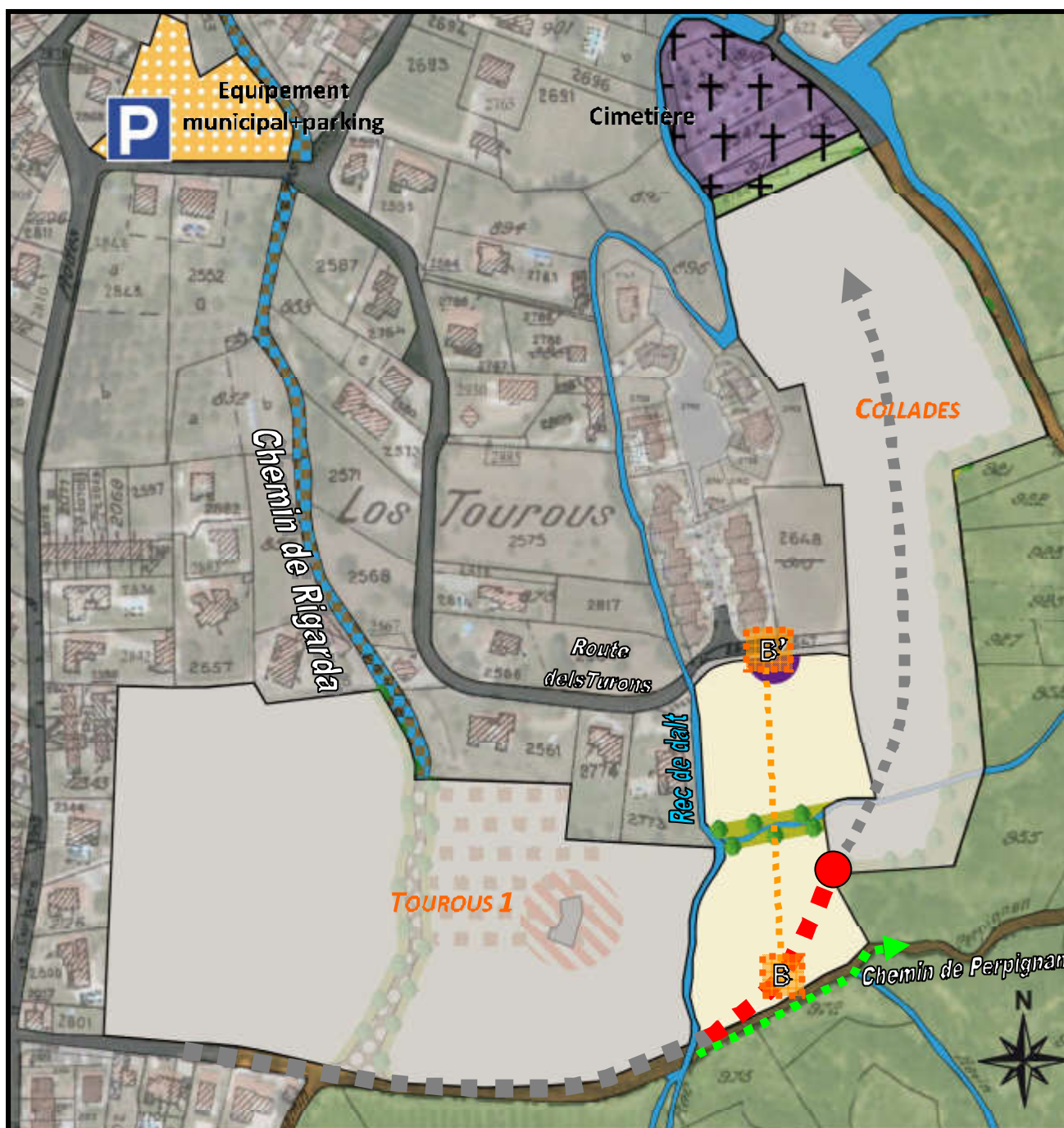
Hormis pour le passage de la voie B-B', sa ripisylvie devra être préservée.

Les aménagements en bord du Rec d'altitude devront prendre en compte les potentiels risques de débordements. Ils pourront être paysagers.

L'aménagement de ce secteur doit permettre d'exploiter le potentiel d'irrigation présent à proximité pour l'arrosage des jardins d'habitations. Les parcelles d'habitation ne pourront s'implanter à moins de 3 mètres des canaux.

En cas de non mise en place d'un réseau d'arrosage (pour raisons techniques seulement), cela devra être justifié.

De manière générale, les essences végétales choisies doivent rester locales.



Surfaces constructibles

Ravin et sa ripisylve



Voirie principale –connexion au secteur Collades



Voirie secondaire –raccordements imposés



Cheminements existants



Aménagement sécurisé du raccordement à la route dels Turons

TOUT PROJET A L'INTERIEUR DE CES ZONES DEVRA ETRE COMPATIBLE AVEC ES ORIENTATIONS L'ESPRIT QUI A PRESIDE A LEUR ELABORATION DEVRA ETRE RESPECTE

D. SECTEUR COLLADES

Troisième étape des extensions d'urbanisation du projet urbain communal, il entérine le bouclage viaire du village et marque la limite Ouest de l'urbanisation.

PRESENTATION GENERALE

PHASAGE : Ouverture à l'urbanisation possible seulement lorsque le secteur Tournous 2 sera urbanisé à 80% et la voirie primaire de ce secteur réalisée.

CONDITIONNALITE : Une ou plusieurs opération(s) d'aménagement d'ensemble devant être compatible avec les orientations ci-dessous, validée(s) par une modification ou révision du Plan Local d'Urbanisme.

CLASSEMENT AU PLU : 2AU₂

ORIENTATIONS

HABITAT/CONSTRUCTIONS

Densité (logements/ha) : 16 logements/ha minimum (37 logements mini.)

Les densités les plus importantes devront être recherchées le long de la voirie principale.

Typologie(s) autorisée(s) : Individuels, individuels groupés, collectifs

10% de logements sociaux minimum répartis librement dans la/les opération(s)

CIRCULATIONS

La voirie principale se raccorde au secteur Tournous 2 et présente des caractéristiques homogènes au tronçon déjà réalisé (double sens de circulation (5 m minimum de chaussée), et trottoir aux normes d'accessibilité).

Elle pourra se terminer sur un espace public de type 'place', avec des voies adjacentes, dont une se raccordera au 'cami de ternera' par une voie à double sens de circulation.

Il est aussi possible que la voirie principale se raccorde directement à ce chemin.

Deux voiries secondaires devront faciliter les circulations.

La première est celle créant la liaison entre la voirie principale et le 'cami de ternera' avec un double sens de circulation (marquée C-C' sur le plan, pouvant aussi être une extension, voir ci-avant).

La seconde devra relier la voirie principale avec la 'route dels Turons' (marquée D-D' sur le plan).

Les tracés peuvent être soumis à adaptations.

Les voiries de dessertes internes ne devront pas proposer de voies en attente du côté Est.

Des liaisons piétonnières au 'Cami de ternera' devront être réalisées.

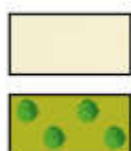
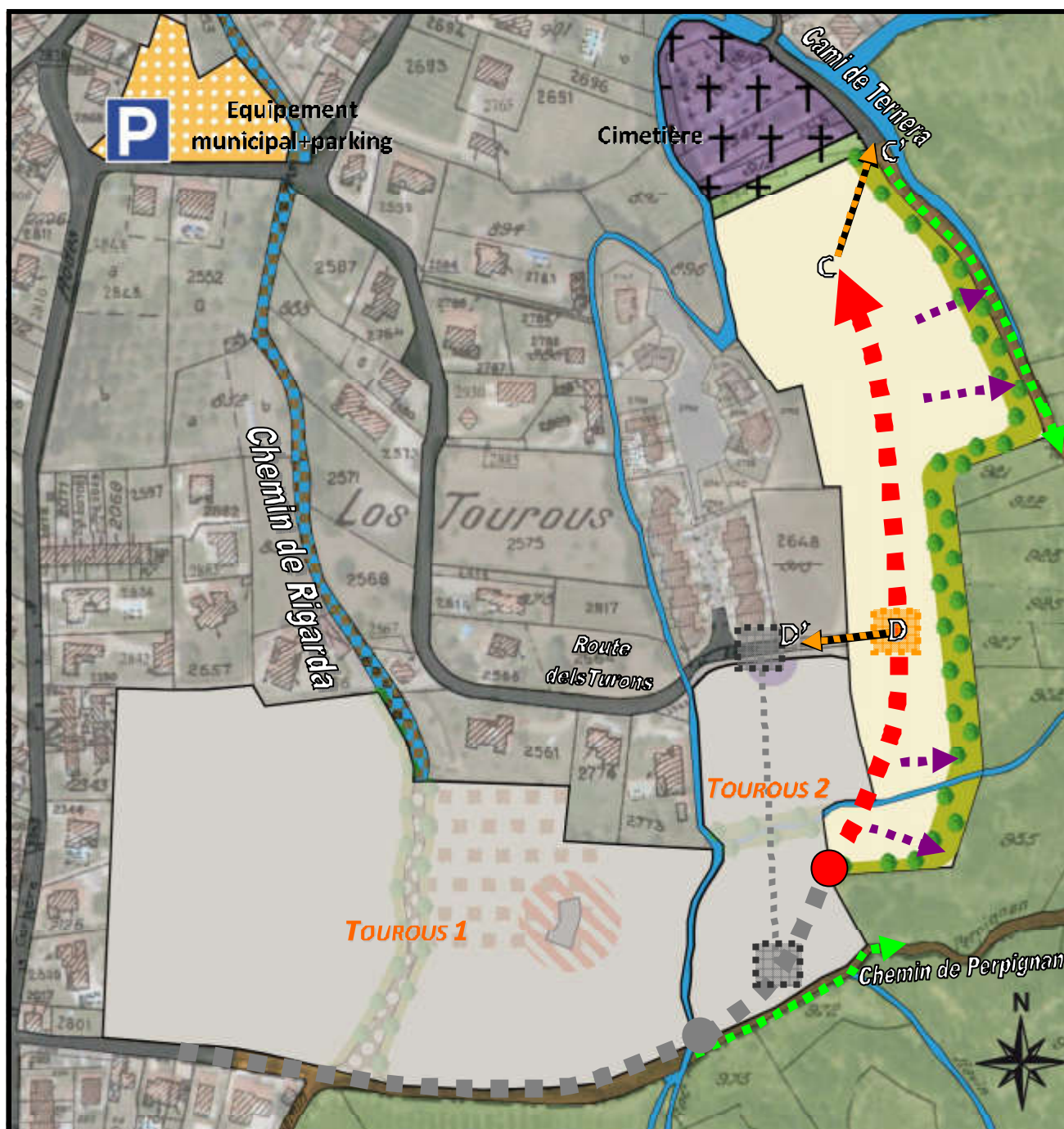
PAYSAGE

La limite Est, qui marque la fin d'urbanisation, doit être un espace végétalisé, planté d'arbres, facile d'entretien pour les débroussaillages et pouvoir être praticables par les piétons. Cette 'frontière verte' sera considérée et entretenue comme un espace vert du quartier.

L'aménagement de ce secteur doit permettre d'exploiter le potentiel d'irrigation présent à proximité pour l'arrosage des jardins d'habitations.

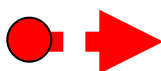
En cas de non mise en place d'un réseau d'arrosage (pour raisons techniques seulement), cela devra être justifié.

De manière générale, les essences végétales choisies doivent rester locales.



Surfaces constructibles

'Frontière verte'
- Profondeur indicative



Voirie principale



Voiries secondaires
- Connexions au réseau viaire existant

CHEMINEMENTS DOUX



Cheminements existants



Connexions piétonnières à créer
- Tracés indicatifs

TOUT PROJET A L'INTERIEUR DE CES ZONES DEVRA ETRE COMPATIBLE AVEC ES ORIENTATIONS L'ESPRIT QUI A PRESIDE A LEUR ELABORATION DEVRA ETRE RESPECTE

E. SECTEUR SAINTE BARBE

Ce secteur, à destination d'activités, constitue une façade d'entrée de ville de Rodès et se trouve partiellement touchée par le périmètre d'inc onstructibilité indiqué à l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme, par rapport au tracé actuel de la RN116, classée à grande circulation.

Il ne serait pas impacté par ce même périmètre du p rojet de voie express.

Néanmoins, au regard des enjeux et du positionnement stratégiques, son urbanisation doit prendre compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

PRESENTATION GENERALE

PHASAGE : Ouverture à l'urbanisation dès approbation du PLU.

CONDITIONNALITE : Une opération d'aménagement d'ensemble devant être compatible avec les orientations ci-dessous.

Dans tous les cas, l'urbanisation ne pourra être réalisée qu'APRES les travaux d'aménagement de la RN116.

ORIENTATIONS

CONSTRUCTIONS

Densité (logements/ha) : non imposée

Typologie(s) autorisée(s) : Activités artisanales (avec logements si nécessaire), petits bureaux. Dans le cas d'habitations, elles devront être attenantes au bâtiment d'activités et orienter vers le nord afin de diminuer les nuisances et répondre aux normes phoniques.

Les façades principales des activités doivent être tournées vers la RN116, au contraire des aires de stockage (si possible couvertes ou accolées au bâtiment). Les faitages des constructions au sud du secteur devront être parallèles à la Nationale.

Une attention particulière sera portée sur la proximité des habitations existantes alentour.

Les hauteurs des constructions seront limitées.

CIRCULATIONS

Accès/Sécurité :

Les accès directs sur la RN116 sont interdits.

La desserte de l'opération devra être étudiée au regard de l'aménagement présent à l'échangeur au niveau du Mas Cornet, et de l'actuelle RN116 qui sera déclassée. L'accès pourra être prévu sur cette voie qu'APRES le déclassement et réalisation des aménagements.

Dessertes internes :

Du fait de l'accès unique, la voirie devra présenter des caractéristiques de croisements confortables. Elle devra, autant que possible, opérer un bouclage.

PAYSAGE

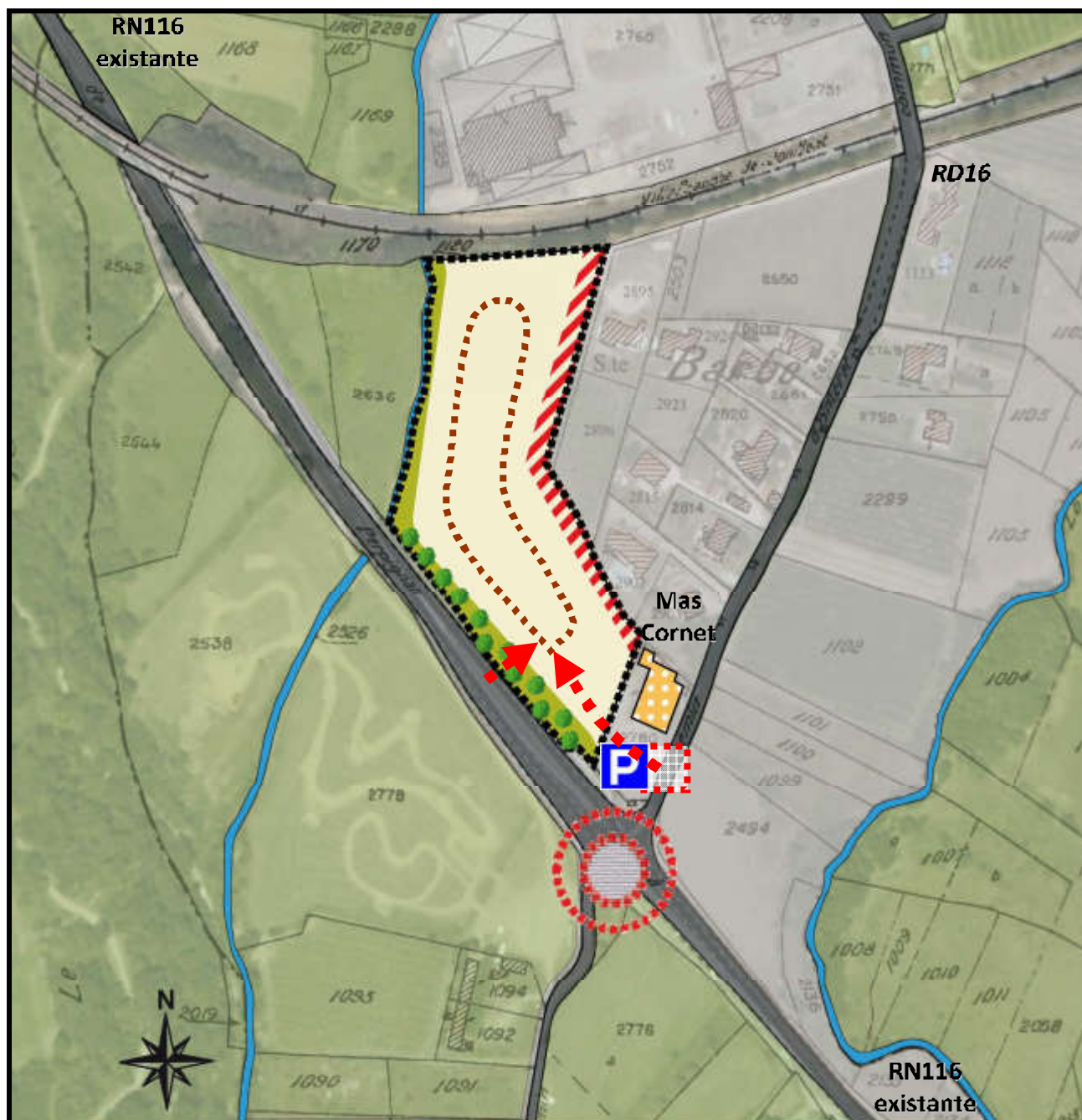
Les limites Ouest et Sud doivent faire l'objet d'aménagements paysagers de nature à diminuer l'impact visuel du secteur depuis la RN116 actuelle ou future.

La limite Sud devra être plantée densément avec des arbres de haute tige de façon à masquer le secteur.

Un soin particulier sera apporté aux finitions architecturales, en corrélation avec le règlement d'urbanisme (obligations d'utiliser des enduits, travail sur les clôtures...)

Les enseignes publicitaires ne devront pas être visibles depuis la Nationale.

De manière générale, les essences végétales choisies doivent rester locales.



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Surfaces constructibles |  | Prise en compte voisinage
- Plantations ou autres |
|  | Aménagement paysager |  | Echangeur de la RN116
- Projet |
|  | Haie dense d'arbres de haute tige |  | Hypothèses d'accès au secteur
RN116 Existante- Sous conditions |
|  | Parking du Mas Cornet à aménager |  | Affirmation physique de l'accès |
|  | Objectif de desserte interne
- Indicatif | | |

TOUT PROJET A L'INTERIEUR DE CES ZONES DEVRA ETRE COMPATIBLE AVEC CES ORIENTATIONS. L'ESPRIT QUI A PRESIDE A LEUR ELABORATION DEVRA ETRE RESPECTE