

PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MORNAS

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



PREAMBULE

Les orientations d'aménagement sont des outils créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (loi SRU) du 13 décembre 2000 et précisés par la loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003.

Initialement intégrées au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), elles constituent désormais un document à part entière du dossier de PLU.

Les Orientations d'Aménagement sont devenues Orientations d'Aménagement et de Programmation suite à l'approbation de la loi emportant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 dite « Loi Grenelle 2 »

Le contenu des orientations d'aménagement et de programmation est défini par l'article L123-1-4 du code de l'urbanisme qui stipule :

« 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.

PREAMBULE (suite)

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

4. 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. »

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, et en respecter les principes.

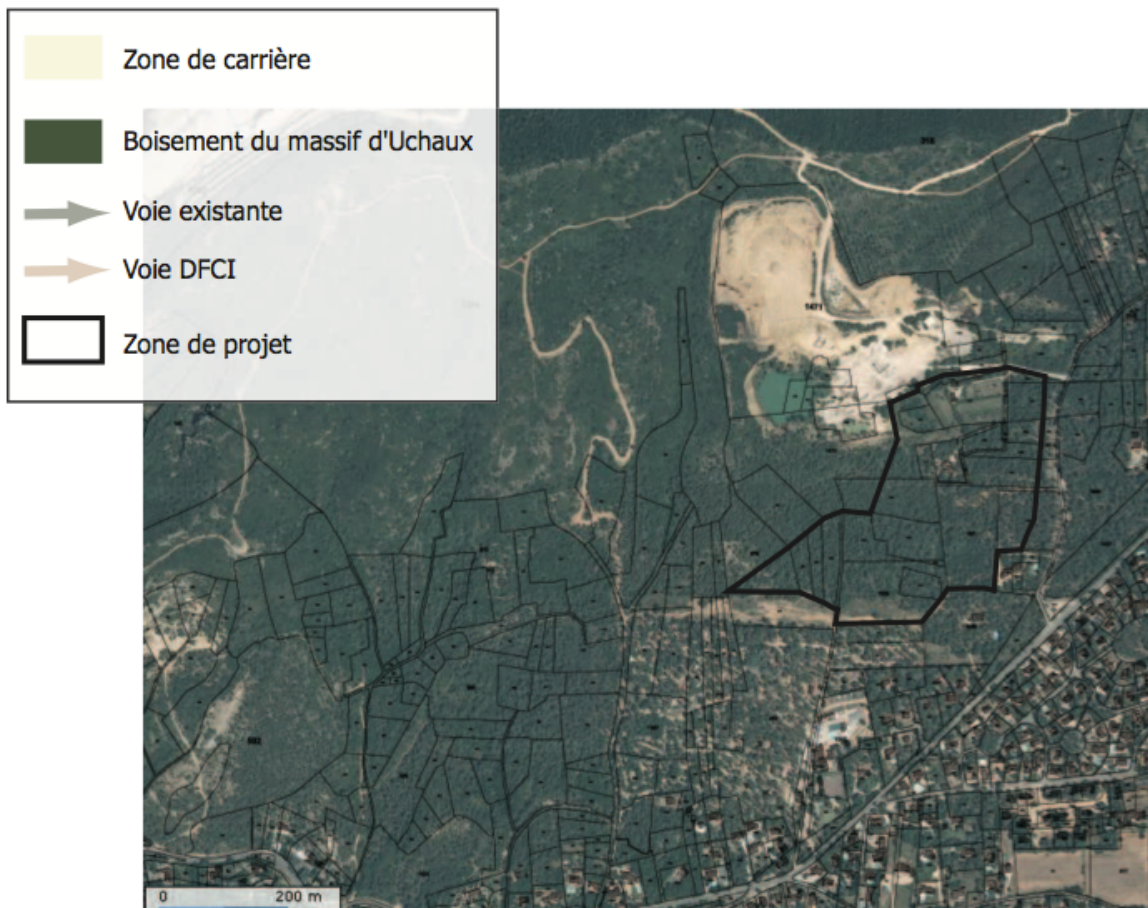
Ces orientations permettent d'organiser les développements à venir sans pour autant figer les aménagements.

Le PLU comporte 3 Orientations d'Aménagement et de Programmation :

- Secteur de MOURRE DE LIRA
- Secteur du ROUME
- Secteur des CROUSILLES (Zone d'activité)

SECTEUR 1 – MOURRE DE LIRA

Présentation du Site



Le secteur de Mourre de Lira, est situé dans le massif d'Uchaux, au nord-est du village, accessible depuis la RD n°74. Le site est actuellement occupé par des boisements de pins et des taillis.

Le secteur est bordé au sud par un camping et au nord par la carrière. La couverture forestière est importante sur ce secteur et se trouve donc en zone d'aléa fort à très fort du Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêt du massif d'Uchaux.

Cependant, ce secteur est classé en zone de projet, suite à la réalisation des travaux de DFCI, le secteur pourra être ouvert à l'urbanisation.

A l'ouest et à l'est, le site est entouré de boisements de pins.

Le secteur est un terrain avec une topographie très contraignante de l'ordre de 45%, d'une superficie 13,65 ha environ

SECTEUR 1 – MOURRE DE LIRA

Les objectifs d'aménagement

Le développement urbain sur ce site se fera sur le long terme. Il doit  permettre de compléter le tissu urbain existant par une mixité des typologies d'habitat tout en veillant à sa bonne intégration dans le paysage en tenant compte plus particulièrement de l'insertion du bâti par rapport à la topographie du terrain. Par ailleurs, la mise en sécurité du secteur contre le risque incendie feux de forêt par la création d'une zone coupes feu permettra également de sécuriser le camping et le lotissement des Pins plus au sud.

La forme urbaine s'oriente vers une plus grande compacité des formes urbaines en accord avec l'environnement urbain immédiat, en privilégiant l'habitat groupé et l'habitat individuel pur.

La densité moyenne sur le secteur est de 15 logements à l'hectare, ce qui représente environ 113 logements.



Les Orientations du PADD appliquées

- Adapter le développement urbain et résidentiel aux contraintes du territoire.
- Protéger le cadre environnemental et paysager

SECTEUR 1 –MOURRE DE LIRA

Les principes d'aménagement

Organisation globale du site – accès et desserte

L'accès actuel de la carrière RICARD sera utilisé afin de créer la voie de desserte principale du projet d'habitat et également pour répondre aux nécessités de défense incendie. Un nouvel accès à la carrière sera réalisé plus au nord. Les voiries internes à l'opération d'habitat devront limiter au maximum les voies en impasse.

Implantation du bâti

Les nouvelles constructions seront implantées en retrait des voies, afin de laisser la place au stationnement et à l'élément paysager y compris en front de rue. Afin de ménager une transition avec la zone naturelle à l'ouest et créer un écran paysager par rapport à la zone de coupe feu, les bâtiments devront s'implanter en retrait des limites séparatives de propriété, laissant ainsi des espaces plantés créant un masque végétal et marquant les limites de l'enveloppe urbaine. Le bâti devra limiter les affouillements et exhaussements de sol et favoriser une intégration à la topographie du terrain. Les implantations devront aménager des espaces d'intimité contrôlant les vis à vis soit par des décalages et des décrochés dans les volumes.

Les hauteurs du bâti

Le plan de composition urbaine devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

La densité

Nombre de logements : 113 logements

Densité : 15 logements/hectare.

La défense incendie

Le secteur du projet assure l'accès aux véhicules de secours et de lutte contre l'incendie à partir de la voie communale à l'est (accès carrière actuel)

La voie de desserte du projet est créée au nord, cette dernière assure également la fonction de voie DFCI. La voirie de DFCI existante à l'ouest se raccordant à la route départementale sera élargie afin de répondre aux nécessités d'accès des véhicules de lutte contre les incendies.

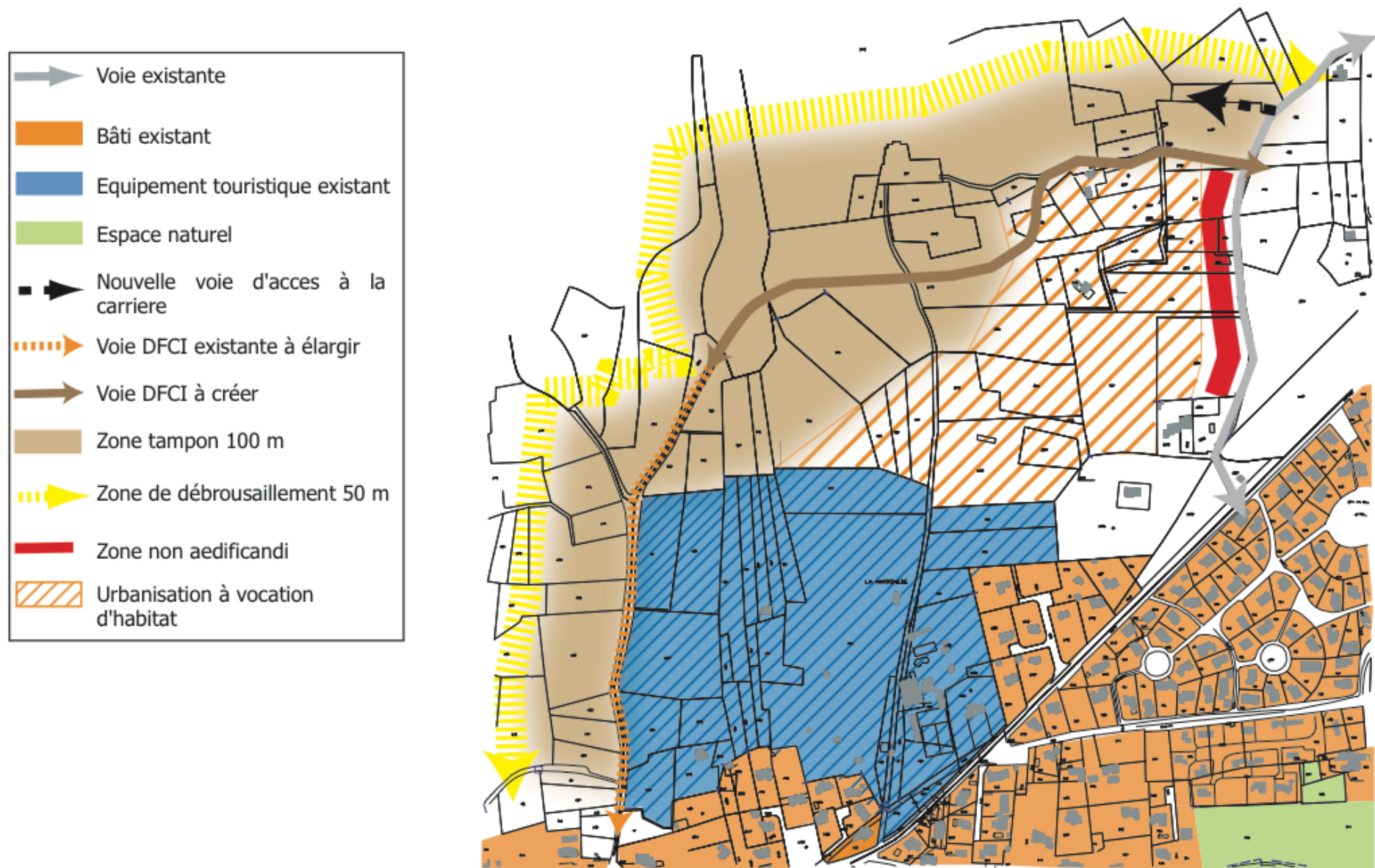
Une zone tampon de 100 mètres de large sera en place pour assurer la protection des biens et des personnes en complément des obligations de débroussaillage (50 m autour des habitations et 10 m de part et d'autre des voies).

Prescriptions environnementales

L'utilisation des énergies renouvelables est très fortement encouragée dans chaque programme. Lorsqu'ils sont utilisés les panneaux photovoltaïques seront intégrés dans la toiture et ne créeront aucune surépaisseur.

SECTEUR 1 – MOURRE DE LIRA

Schéma d'orientation d'aménagement et de programmation



SECTEUR 2 – LE ROUME

Présentation du Site



Le secteur du Roume se situe dans la plaine agricole, au sud-ouest du village, de l'autre côté de l'autoroute A7. La RN7 et l'A7 créent une coupure physique et visuelle entre le centre ancien et l'urbanisation récente de la plaine. Le secteur est accessible depuis plusieurs voies communales. Le site est actuellement occupé par des terres agricoles et quelques haies bocagères.

Le secteur est bordé à l'ouest et au nord par des lotissements de maisons pavillonnaires. La limite est du secteur est marquée par la présence de l'aire d'autoroute de Mornas.

Les nuisances sonores sont à prendre en compte dans l'urbanisation de ce secteur.

Le secteur est un terrain avec une topographie plane, d'une superficie 6,1 ha environ.

SECTEUR 2 – LE ROUME

Les objectifs d'aménagement

Le développement urbain sur ce site devra permettre de compléter le tissu urbain existant par une mixité des typologies d'habitat, une plus forte densité tout en veillant à sa bonne intégration paysagère et urbaine. Ce site est à un emplacement stratégique en raison de sa topographie plane, de l'absence de risques naturels et de sa proximité avec le centre village et les infrastructures routières. Il est cependant soumis aux risques de nuisances sonores générés par l'aire d'autoroute, l'aménagement du secteur prendra en compte cette contrainte dans ces principes d'aménagement.

La densité minimale des constructions sera de l'ordre de 19 logements à l'hectare.

Le secteur permet également de promouvoir la mixité sociale par la mise en place d'une servitude d'utilité publique au titre du I.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme en imposant la réalisation de 25% de logements sociaux.



Les Orientations du PADD appliquées

- Pérenniser et soutenir la croissance démographique
- Permettre et maîtriser le développement urbain de la commune en adaptant le développement urbain et résidentiel aux contraintes du territoire communal
- Promouvoir la mixité sociale

SECTEUR 2 – LE ROUME

Les principes d'aménagement

Organisation globale du site – accès et desserte

La voirie interne structurant le nouveau quartier se raccorde à la voie communale existante à l'ouest et au sud sur le chemin de la Calade. Les voies en impasse avec aire de retournement paysager permettent de desservir les fonds de lots.

Implantation du bâti

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi de l'énergie solaire et les économies d'énergie. Les constructions devront privilégier une orientation Nord-Sud afin de lutter contre les nuisances sonores de l'Aè. 

La densité

Nombre de logements : 68 logements

Densité : 19 logements/hectare.

Le stationnement

Les placettes de retournement permettront le stationnement à proximité des constructions. Plusieurs places de stationnement sont prévues en linéaire de la voie interne de la zone. Une aire de stationnement pour les visiteurs et les habitants sera prévue en cœur de quartier.

Les aménagements paysagers



Les zones de stationnement seront paysagers afin de conserver l'ambiance du site à raison d'un arbre planté pour 4 places de stationnement. L'opération prévoit une aire de respiration en cœur de quartier par la mise en place d'un espace de convivialité de type parc paysager, placette, jeux d'enfants.

Le bruit

Afin d'assurer la protection contre le bruit des futures constructions, un merlon phonique paysager sera réalisé le long de l'enceinte de l'aire de repos de l'A7, dans la continuité du mur de protection phonique existant.

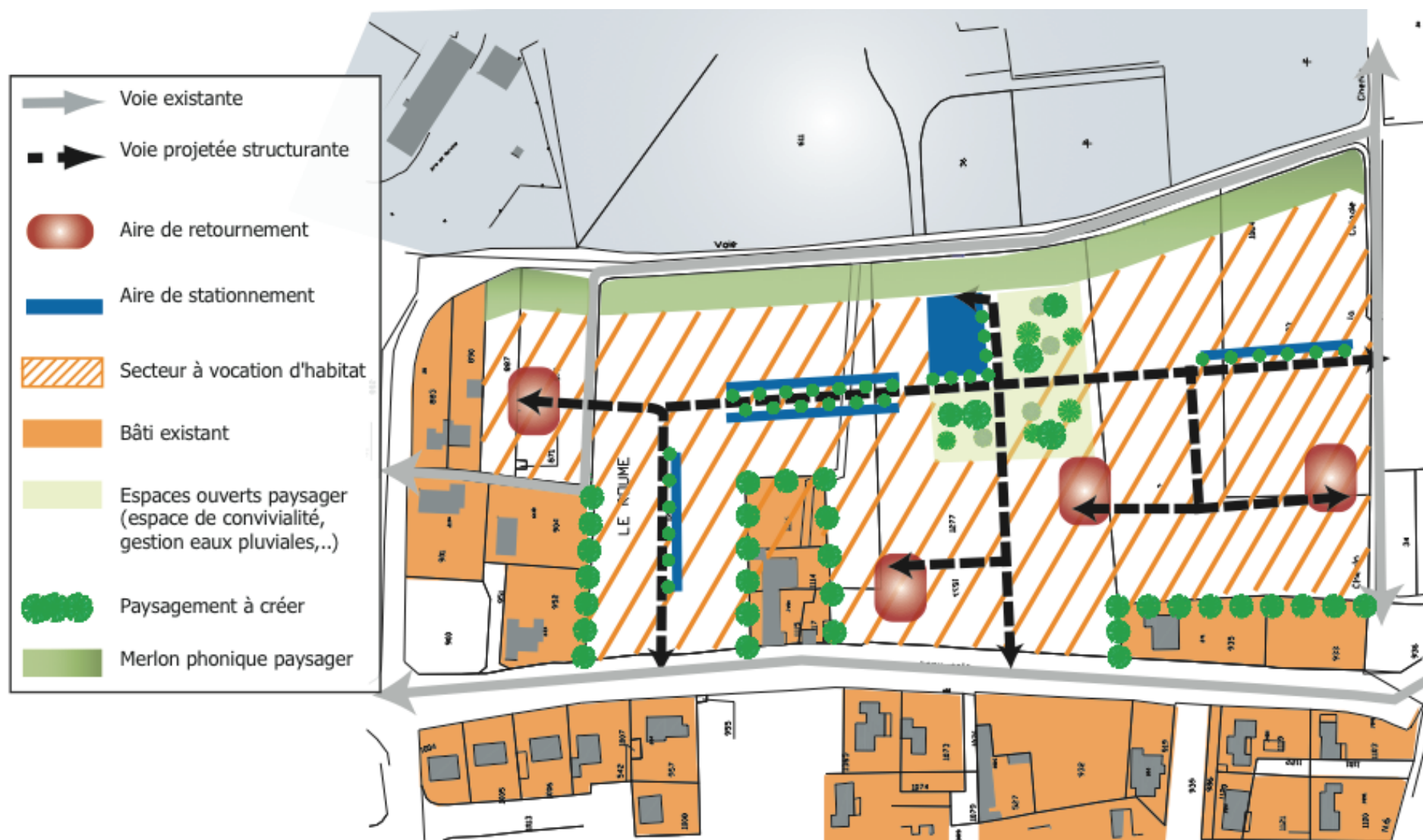
La gestion des eaux pluviales



L'aménagement devra privilégier une gestion des eaux pluviales par noues paysagères, par bassin d'écrtage. Les eaux de ruissellement devront être évacuées dans le sol par infiltration. L'imperméabilisation des sols doit être limitée au maximum.

SECTEUR 2 – LE ROUME

Schéma d'orientation d'aménagement et de programmation



SECTEUR 3 – LES CROUSILLES

Présentation du Site



Le secteur se situe entre l'autoroute A7 et la RN 7 en entrée de ville sud et à la sortie du centre ancien.

Le secteur est bordé :

- au nord, par la nationale 7
- au sud par l'autoroute A7
- à l'est par la zone actuelle des Crousilles

Le site est scindé en deux parties :

- à l'ouest, le secteur est actuellement occupé par une grande zone goudronnée qui sert à accueillir les puces tous les dimanches matins
- à l'est, en entrée de ville sud, le secteur est occupée par un centre équestre.

Le secteur a une topographie plane.

Depuis l'autoroute, l'absence de bâti permet de conserver une perspective visuelle d'importance sur le château. L'aménagement de zone devra veiller à la conserver.

SECTEUR 3 – LES CROUSILLES

Les objectifs d'aménagement

Le développement urbain sur ce site devra permettre de compléter le tissu urbain économique existant en permettant de restructurer l'entrée de ville sud en promouvant :

- une qualité architecturale afin de préserver les perspectives visuelles sur le Château de Mornas depuis l'autoroute
- une bonne intégration paysagère pour rompre avec l'absence de traitement de cette entrée de ville

L'enjeu est d'offrir un signal fort d'entrée de ville en donnant au lieu un environnement paysager agréable, une qualité architecturale en rupture avec le bâti existant type « boîte à chaussures ».

Les Orientations du PADD appliquées

- Favoriser l'implantation de nouvelles activités artisanales et/ou commerciales
- Protéger le cadre environnemental et paysager



Vue sur le Château depuis l'autoroute A7

SECTEUR 3 – LES CROUSILLES

Les principes d'aménagement

Organisation globale du site – accès et desserte

Le site est décomposé en deux secteurs :

- la partie ouest qui correspond à la zone des puces, goudronnée sans paysagement.
- La partie est, en entrée de ville sud, qui a conservé certains caractéristiques agricoles avec des haies de type bocagères le long de la rue Maoucrouset et le long de l'autoroute A7.

L'accès de chacune des zones se fait à partir de la rue Moucrouset. Il est nécessaire de prévoir un aménagement de voirie afin de sécuriser les accès sur ces deux endroits.

La voirie interne de l'opération privilégiera un bouclage et limitera au maximum les voies en impasse.

Implantation du bâti

Les nouvelles constructions seront implantées en retrait des voies, afin de laisser la place au stationnement. Les vues vers le grand paysage et plus particulièrement sur le Château seront à préserver.

Les nouvelles constructions s'implanteront avec le sens général des faîtages ou la plus grande longueur, exposés au Sud de façon à permettre une utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Les hauteurs du bâti

Le plan de composition urbaine devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions. Les hauteurs devront variées avec des décalages de volumétries dans le sens vertical et horizontal afin de rythmer la façade sur rue et également éviter l'effet « boîte à chaussures ».

La hauteur des bâtiments sur la partie ouest (zone des puces) ne doit en aucun cas obstruer la perspective visuelle en direction du Château depuis l'autorouté A7.

Insertion et traitement paysagers

Les espaces de stationnement seront plantés d'arbres de haute tige à raison d'un arbre pour 4 places. Les clôtures participent à l'espace collectif devront faire l'objet d'un soin particulier. Ainsi elles seront constituées de haies bocagères libres et d'espèces variées doublées d'un grillage (noyé dans la haie).

Le stationnement

L'aménagement devra prévoir un stationnement le long de la voirie principale existante afin de répondre aux besoins des salariés et des visiteurs.



SECTEUR 3 – LES CROUSILLES

Schéma d'orientation d'aménagement et de programmation



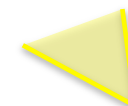
Périmètre de l'OAP



Bâtiment en rez de chaussée



Bâtiment R+1



Perspective visuelle à
conserver sur le Château



Desserte principale d'accès



Plantations à conserver



Plantations à réaliser