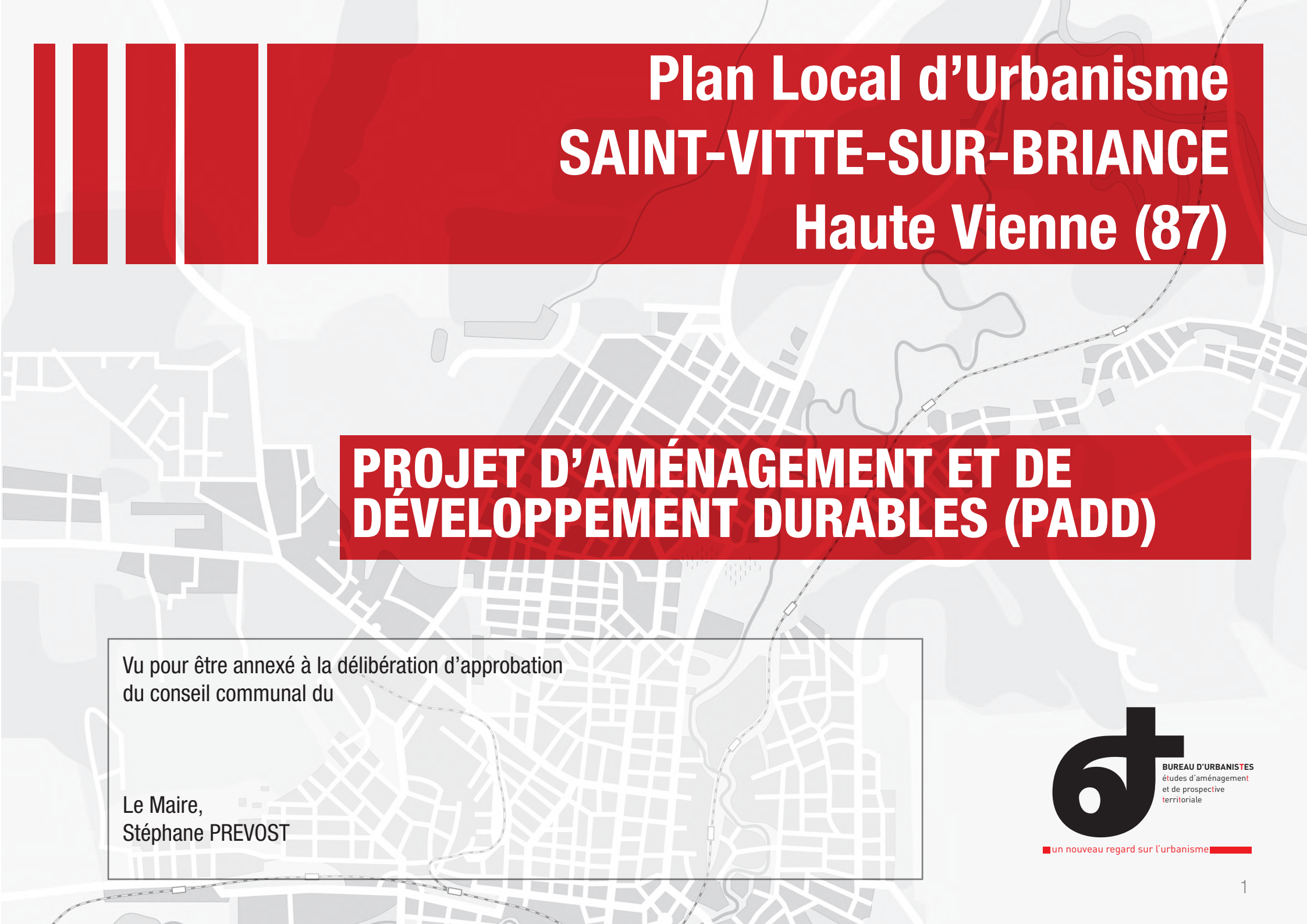




Plan Local d'Urbanisme SAINT-VITTE-SUR-BRIANCE Haute Vienne (87)

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Vu pour être annexé à la délibération d'approbation
du conseil communal du

Le Maire,
Stéphane PREVOST



■ un nouveau regard sur l'urbanisme ■

Préambule

Le PADD n'est pas un projet politique de réalisation sur le mandat, mais une impulsion, une vision du territoire à échéance 2030. Certaines actions pourront être mises en oeuvre à court terme, d'autres à moyen et long terme, en fonction des opportunités et des évolutions de la commune.

L'idée du PADD est d'avoir une vision prospective et spatialisée de l'évolution de la commune, de la mobilisation foncière, des finances publiques, des opportunités... Autant de facteurs qui rendent les actions du PADD opérationnelles. C'est une vision d'ensemble nécessaire au développement harmonieux et raisonné de la commune.

Préambule

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.) a rendu obligatoire la rédaction d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durables dans le cadre de la réalisation d'un Plan Local d'Urbanisme.

Ce document découle du diagnostic territorial réalisé dans la première phase d'élaboration du P.L.U., où les enjeux ont émergé.

Le PADD est **l'expression des réflexions de l'équipe municipale** traduites par le cabinet d'études. Il fait le lien entre les enjeux du diagnostic et les règlements (graphique et écrit).

«Découlant du diagnostic et influençant le zonage, le P.A.D.D. est véritablement la clé de voûte du P.L.U.»

Il justifie sur le long terme les choix d'aménagements communaux.

Ce document **établit les axes d'aménagements qui répondent aux grands enjeux de développement.**

Cadre réglementaire du PADD :

La loi laisse libre les élus dans l'élaboration et l'énonciation des enjeux communaux et de leurs axes de développement, dans le respect du cadre supra-communal.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables comprend l'ensemble des éléments mentionnés à l'article L. 123-1-3. du Code de l'Urbanisme.

Lorsque le Plan Local d'Urbanisme est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale, le projet d'aménagement et de développement durable énonce, en outre, les principes et objectifs mentionnés aux a) à c) et f) de l'article R. 302-1-2 du code de la construction et de l'habitation.

Loi Grenelle II (n°2010-788 du 12 juillet 2010)

Le PADD peut afficher :

- un équilibre entre un développement urbain raisonné et le développement rural ;
- une utilisation économe et équilibrée de l'espace ;
- une diversité des offres de service et mixité sociale ;
- une prise en compte des risques naturels, notamment les mouvements de terrain et le ruissellement ;
- un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, une maîtrise de l'énergie et de la production énergétique à partir de sources renouvelables et l'amélioration des performances énergétiques ;
- une restructuration des espaces urbanisés et la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- une diversité des fonctions rurales ;
- une satisfaction des besoins en matière d'activités touristiques et d'équipement commercial ;
- une mise en valeur des entrées de ville ;
- une préservation des ressources naturelles et de la biodiversité (trame verte et bleue, corridors écologiques) ;

- une préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- un développement des communications électroniques ;
- une répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services ;
- une préservation de l'activité agricole et forestière.

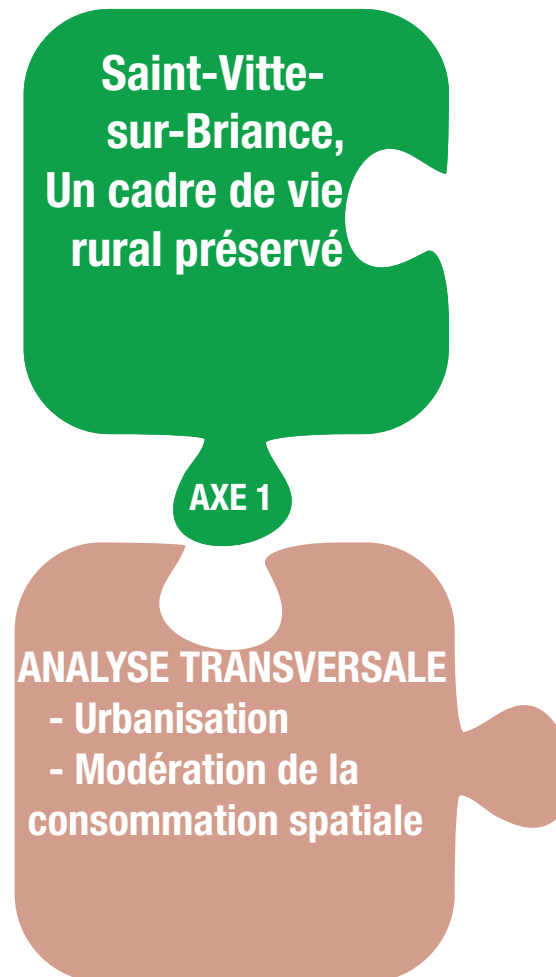
Loi ALUR (n°2014-366 du 24 mars 2014)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) devra chiffrer les objectifs de modération et de consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Il devra, également, intégrer une politique du paysage dans les orientations générales pour une meilleure prise en compte de la biodiversité.

Préambule

Afin de définir les enjeux de développement émergents du territoire, trois sujets ont été traités à travers des ateliers thématiques :

- Cadre de vie
 - Accessibilités
 - Attractivité économique
-
- Les déplacements, le développement urbain et la modération de la consommation spatiale ont été abordés de manière transversale dans chaque atelier.



**« Le Projet
d'Aménagement
et de
Développement
Durables de Saint-
Vitte-sur-Briançe,
c'est...**

**...1 axe décliné en 4
orientations »**

1 Saint-Vitte-sur-Briance, un cadre de vie rural préservé

1. Protéger le patrimoine, la Trame Verte et Bleue de la commune

- **Garantir une qualité et une cohérence architecturale**
➡ *Comment y parvenir ?*
 - Sauvegarder les éléments de patrimoine identifiés dans l'inventaire au titre de l'article L123-1-5-III-2° du CU.
 - Réglementer les aspects extérieurs des nouvelles constructions ainsi que leurs abords.
- **Maintenir les continuités écologiques existantes (réseau hydrographique, zones humides, maillage bocager de haies, boisements)**
➡ *Comment y parvenir ?*
 - Protéger le réseau hydrographique en interdisant les constructions à proximité (zone tampon autour des cours d'eau).
 - Préserver le réseau de haies via les déclarations PAC des exploitants agricoles.
- **Préserver les paysages naturels**
➡ *Comment y parvenir ?*
 - Identifier et protéger les marqueurs paysagers tels que les points de vue.
 - Limiter l'urbanisation sur les lignes de crêtes au vue du contexte topographique particulier de la commune.
- **Limiter la consommation spatiale**
➡ *Comment y parvenir ?*
 - Implanter les nouvelles zones de constructions en continuité des parties actuellement urbanisées.
 - Densifier certains hameaux.
 - Interdire la poursuite de l'urbanisation linéaire et le mitage.
 - Permettre un accueil raisonnable de nouveaux habitants et travailler en commun avec la commune de Saint-Germain-les-Belles pour assurer un bon accueil.

1 Saint-Vitte-sur-Briance, un cadre de vie rural préservé

2. Offrir un cadre de vie de qualité aux Saint-Vittois(e) et favoriser l'accueil de nouveaux habitants

- **Préserver la qualité paysagère des entrées de bourg**
 - ➡ *Comment y parvenir ?*
 - Bien identifier les futures zones de développement urbain.
 - Veiller à l'intégration paysagère et architecturale des nouvelles constructions en continuité avec les anciennes.
- **Développer l'accessibilité numérique**
 - ➡ *Comment y parvenir ?*
 - Prévoir dans les futures zones urbanisées des «réservations» à cet effet.
- **Développer la mixité sociale**
 - ➡ *Comment y parvenir ?*
 - Proposer des tailles de parcelles diversifiées afin de répondre à des demandes éclectiques.
- **Adapter les équipements pour la population**
 - ➡ *Comment y parvenir ?*
 - Développer la zone du Martoulet implantée sur la commune voisine de Saint-Germain-les-Belles qui est importante pour l'emploi sur la commune.
 - Participer au maintien et au développement des services proposés par Saint-Germain-les-Belles (augmentation de la zone de chalandise).

1 Saint-Vitte-sur-Briance, un cadre de vie rural préservé

3. Favoriser les pratiques s'inscrivant dans une démarche de durabilité

- **Encourager le développement de l'habitat respectueux de l'environnement**



Comment y parvenir ?

- Encadrer le stationnement afin de mutualiser les places et ainsi limiter la consommation spatiale.
- Limiter l'imperméabilisation des sols en favorisant les revêtements permettant l'infiltration de l'eau.
- Favoriser la réalisation de constructions durables.
- Prévoir la possible mise en place d'une chaudière à bois (mairie, salle des fêtes, bibliothèque..)

1 Saint-Vitte-sur-Briance, un cadre de vie rural préservé

4. Favoriser l'activité agricole et touristique

- **Conforter la forte activité agricole**

➡ *Comment y parvenir ?*

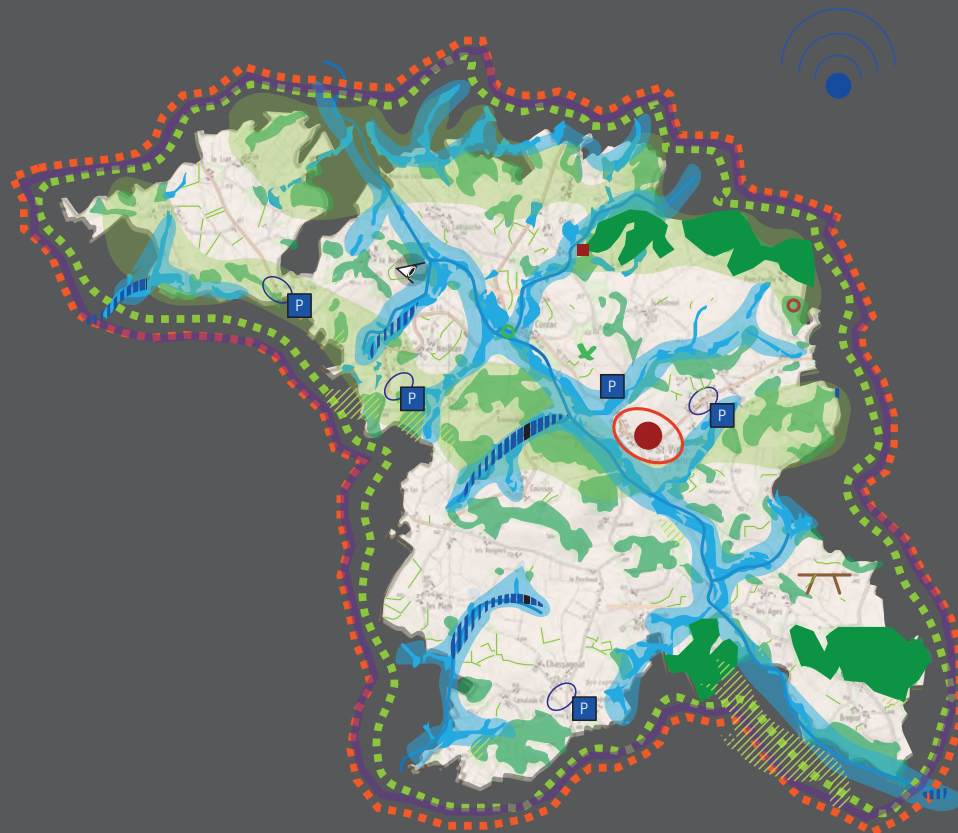
- Autoriser le changement de destination des bâtiments (diversification agricole).
- Interdire les constructions à proximité de bâtiments agricoles (respect des cercles de réciprocité).
- Préserver les terres agricoles.
- Permettre aux exploitants agricoles de résider près de leurs exploitations lorsque l'activité le justifie.
- Prendre en compte les projets agricoles pour ne pas freiner l'activité.

- **Promouvoir le tourisme de proximité**

➡ *Comment y parvenir ?*

- Entretenir et améliorer les chemins de randonnée pédestre de la commune, notamment via des interconnexions.
- Permettre la mise en place de tables, bancs et équipements légers à proximité des chemins de randonnée.
- Favoriser les déplacements doux.

Axe 1 : Saint-Vitte-sur-Briance, un cadre de vie rural préservé



1 0 1
KM

1. Protéger le patrimoine, la trame verte et bleue de la commune

Garantir une qualité et une cohérence architecturale

- Sauvegarder les éléments de patrimoine

Maintenir les continuités écologiques existantes

- Valoriser le réseau hydrographique (proposant des continuités douces et interdisant les constructions à proximité)
- Préserver les corridors écologiques
- Préserver les boisements
- Préserver les réservoirs de zones humides
- Préserver les réservoirs forestiers

Préserver les paysages naturels

- Identifier et protéger les marqueurs paysagers (Points de vues...)

Limiter la consommation spatiale

- Densifier certains hameaux
- Interdire la poursuite de l'urbanisation linéaire et le mitage

2. Offrir un cadre de vie de qualité aux Saint-Vittois(e)s et favoriser l'accueil de nouveaux habitants

Préserver la qualité paysagère des entrées de bourg

- Veiller à l'intégration paysagère et architecturale des nouvelles constructions

Développer l'accès numérique

- Prévoir dans les futures zones urbanisées des "réservations" à cet effet.

3. Favoriser les pratiques s'inscrivant dans une démarche de durabilité

Encourager le développement de l'habitat respectueux de l'environnement

- P Mutualiser le stationnement et favoriser des matériaux perméables
- Prévoir la mise en place d'une chaudière à bois

4. Favoriser l'activité agricole et touristique

Promouvoir le tourisme de proximité

- Permettre la création de tables, bancs et équipements légers à proximité des chemins de randonnées.
- Permettre la création d'un parking relais pour les randonnées
- Promouvoir une agriculture compétitive, raisonnée et diversifiée

1 Saint-Vitte-sur-Briance, un cadre de vie rural préservé

Développement urbain

En ce qui concerne le développement urbain, le PADD prescrit :

- D'implanter les nouvelles zones de constructions en continuité des parties actuellement urbanisées.
- De développer le centre-bourg et quelques hameaux (lorsque les conditions le justifient : localisation, présence des réseaux, création d'une centralité...).
- De proposer des tailles de parcelles diversifiées afin de répondre à des demandes éclectiques.
- De proposer des logements adaptés aux personnes âgées ou en situation de handicap.
- De favoriser la réalisation de constructions durables.

Déplacements

Le PADD préconise des modes de déplacements écologiques en intégrant la mise en place d'une borne électrique.

2 Thématiques abordées et n'ayant pas de retranscription dans le PLU

Thèmes	Problématiques	Positions communales
Déplacements et mobilités	• Une vitesse excessive au sein du centre-bourg.	• Mettre en place des aménagements urbains pour limiter la vitesse et sécuriser les déplacements des piétons.
	• Des sentiers de randonnée très fréquentés sur la commune qui permettent de créer des connexions entre les différents hameaux et le bourg.	• Entretien et valoriser les sentiers de randonnée.
	• Une circulation agricole complexe, notamment celles des engins volumineux.	• Prendre en compte les circulations agricoles dans les projets d'aménagements routiers.
Accessibilité numérique	• Il existe sur la commune des zones n'ayant pas d'accès internet et une faible couverture téléphonique.	• La commune a pour volonté que la desserte en réseau numérique soit améliorée sur la commune.
Personnes à mobilité réduite	• La quasi totalité des bâtiments publics et para publics sont équipés pour accueillir des personnes à mobilité réduite.	• Poursuivre la politique engagée sur la commune visant à rendre l'ensemble des bâtiments publics accessibles aux PMR.
Réseau de haies	• Certaines haies se voient détruitent.	• La préservation du réseau de haies est assurée via les déclarations PAC des exploitants agricoles.

La circulation agricole :

• Les déplacements agricoles :

La question de la mobilité est centrale pour les exploitations agricoles. Les difficultés d'utilisation des routes et chemins communaux et d'accès aux parcelles peuvent provoquer un allongement du temps de parcours et un enclavement des parcelles. Pour autant, rapprocher les zones d'habitats et les activités agricoles peut provoquer des conflits d'usages sur les routes et des conflits de voisinage (épandages, etc).

• Réglementation et gabarits (code de la route, arrêté du 4 mai 2006) :

- La circulation du matériel agricole est réglementée en fonction de la longueur et de la largeur du matériel ;

- Jusqu'à 25 m de longueur et 4,5 m de largeur, les convois agricoles ne sont pas assimilés à des convois exceptionnels. Les aménagements routiers doivent faciliter la circulation d'engins de ce gabarit ;

- Cependant, les aménagements routiers, qui visent à assurer la sécurité des automobilistes et des piétons, peuvent entraver les circulations agricoles du fait d'une conception ne prenant pas en compte le gabarit des outils utilisés en agriculture ;

- A noter que la circulation agricole sur les aménagements routiers inadaptés entrave la fluidité du trafic et peut engendrer une prise de risque de la part des autres usagers de la route (doublement sans visibilité, etc.).



• Les circulations agricoles à prendre en compte dans les projets d'aménagements :

- Pour exercer pleinement leur activité, les agriculteurs doivent pouvoir se déplacer entre leurs différents lieux de travail : siège d'exploitation, parcelles, coopératives, etc.. ;

- Les automobilistes ne sont pas les seuls utilisateurs des routes. Les agriculteurs les empruntent aussi avec leur matériel ;

- Il convient dès lors de penser aux déplacements agricoles dans les futurs projets d'aménagements mais aussi, à échelle locale lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, d'identifier les points noirs de circulations agricoles.

• Des solutions alternatives possibles :

- Sur la page suivante, on retrouve quelques exemples à éviter et à privilégier lors de mise en place d'aménagements routiers pour une meilleure prise en compte du déplacement agricole.



Sécurité des utilisateurs, libre circulation des agriculteurs... Quels compromis ?

Des solutions techniques pour faire cohabiter les usages...

Aménagements routiers gênants

Solutions alternatives

VOIE TROP ÉTROITE

Les convois agricoles franchissants sont des ensembles qui peuvent atteindre une largeur de 4,2 m et une longueur de 22 m. Au-delà de 4,5 m de largeur et 25 m de longueur, leur circulation sur la route n'est pas interdite mais elle doit respecter la réglementation des convois exceptionnels.

Recommandations :

Des voies d'une largeur minimale de 4,5 m pour permettre la circulation des engins agricoles.

TERRE-PLEIN CENTRAL

Un terre-plein central qui réduit la voie à moins de 4,5 m de largeur oblige l'agriculteur à gravir l'ouvrage.

Recommandations :

Une hauteur de terre-plein franchissable (6 cm selon la norme NF P 98-340/ CN) ; des bordures non-anguleuses mais biseautées/à pans coupés ; des éléments centraux franchissables (attention aux panneaux fixes, plots, jardinières...).

À ÉVITER



À PRIVILÉGIER



ENTRÉES ET SORTIES DE CHAMPS

Une entrée/sortie de champs (ou de chemin rural) perpendiculaire à la route peut obliger l'agriculteur à couper les deux voies de circulation lorsqu'il s'engage.

Recommandations :

Des entrées/sorties d'au minimum 8 m grâce à des accotements élargis en veillant, dès la conception, au busage du fossé et à la protection des têtes d'aqueduc.

À ÉVITER



À PRIVILÉGIER



La dégradation du matériel agricole du fait d'aménagements routiers inadaptés (pincements des pneumatiques, bris de phares...) accentue le risque d'accident de la route.

POSITIONNEMENT DU MOBILIER URBAIN

Le positionnement du mobilier urbain peut avoir pour conséquence la réduction de la voirie à une largeur inférieure à 4,5 m, empêchant alors la circulation de certains engins agricoles.

Recommandations :

Ne pas installer le mobilier urbain trop proche de la voie ; lorsque le mobilier urbain est installé de part et d'autre de la voie, opter pour un positionnement en décalé (et non en face à face). Le stationnement des véhicules peut également réduire la largeur des voies, voire entraver les entrées et sorties de fermes. Le marquage au sol des places de parking devra prendre en compte ce paramètre.

À ÉVITER



À ÉVITER



LIMITATION DE TONNAGE

L'activité de production agricole nécessite la circulation des engins agricoles, mais également de poids lourds se rendant sur les exploitations pour les besoins de cette activité.

Recommandations :

Les arrêtés de limitation de tonnage doivent prendre en compte ces circulations. La signalétique «sauf engins agricoles» est trop restrictive ; il est conseillé de la remplacer par «sauf desserte locale».



Des voies trop étroites augmentent le risque de collision lors du croisement des engins agricoles avec d'autres usagers de la route.

GIRATOIRES

Les ensembles agricoles ont des rayons de giration importants, notamment les moissonneuses batteuses qui ont une direction arrière.

Recommandations :

Des giratoires qui respectent les caractéristiques minimales suivantes : un rayon extérieur de 15 m, une largeur annulaire de 8 m, une sur-largeur franchissable de 1,5 m et des largeurs d'entrées de 4 m sans courbures excessives (d'après le guide SETRA «Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales», 1998).

À ÉVITER



À PRIVILÉGIER



HAUTEUR MINIMALE DES PONTS, LIGNES ÉLECTRIQUES ET TÉLÉPHONIQUES - HAUTEUR D'ÉLAGAGE

Recommandations :

Dans la mesure où des lignes traversant des routes ou des entrées de fermes ne peuvent être enterrées, prévoir une hauteur minimale de 6 m, la hauteur maximale des engins agricoles étant de 5 m. Les ponts seront conçus avec le souci d'autoriser une hauteur de passage de 5 m. Les bois bordant les routes devront être élagués à une hauteur minimale de 5 m à l'aplomb de la chaussée.

RALENTISSEURS

Les ralentisseurs type «dos d'âne» peuvent endommager les systèmes hydrauliques et les bras de force des engins agricoles attelés.



Recommandations :

Des coussins berlinois ou des plateaux traversant (dans le respect du guide technique CERTU pour leur longueur et l'angulation des rampes d'accès) qui représentent moins de risque de casse pour les matériels portés.

ACCOTEMENTS ET GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ

Les longs linéaires de glissière de sécurité, ou l'absence d'accotements stabilisés, ne permettent pas aux gabarits larges de se décaler en cas de croisement ou de dépassement par d'autres usagers (sous condition que la visibilité le permette) et limitent ainsi la fluidité du trafic.

Recommandations :

Des accotements stabilisés larges (environ 1m), sans mobilier urbain ; prévoir autant que possible des zones d'interruption dans les longs linéaires de glissière de sécurité.

À ÉVITER



À ÉVITER



CHICANES

Deux chicanes trop proches empêchent le passage d'un convoi agricole (type tracteur + remorque).

Recommandations :

Distance minimale entre deux chicanes opposées : 20 m (données DDEA 78) ; si la distance est inférieure, ou si la largeur de la voie est inférieure à 3,2 m les chicanes devront être franchissables. Comme pour les terre-pleins centraux, il faudra également veiller au positionnement du mobilier urbain.

Objectifs de modération de la consommation spatiale et développement urbain

Bilan de la consommation spatiale entre 2004 et début 2014 à Saint-Vitte-sur-Briançonnais :

Entre 2004 et 2014, la consommation d'espace par l'urbanisation s'élève à 2,5 ha pour 10 constructions soit environ 1,1 construction par an.

De nombreuses rénovations et réhabilitations ont été réalisées dans les hameaux ce qui a permis une baisse de la vacance.

La taille moyenne des parcelles au cours de la période est donc évaluée à **2 500m² sans prendre en compte les VRD.**

Nouvelle Prospective PLU :

La prospective théorique mise en place pour le PLU et pour les 12 prochaines années est la suivante (en tenant compte des 20% liés aux VRD) :

1,75 ha pour l'hypothèse basse avec une taille de parcelles moyenne de 800 m²

2,18 ha pour l'hypothèse médiane avec une taille de parcelles moyenne de 1000 m²

3,28 ha pour l'hypothèse haute avec une taille de parcelles moyenne de 1500 m²

La commune souhaite continuer à accueillir de nouveaux arrivants sur son territoire, et ce, dans les meilleures conditions.

Ce qui représente un total de **2,5 ha** à consommer sur les 12 prochaines années soit 1 ha par an. Si on soustrait 20% liés aux VRD on obtient 2 ha de parcelles. Avec des tailles de parcelles de 1500 m² en moyenne.

Cette enveloppe de surface à ouvrir à l'urbanisation à pour objectif premier de permettre l'accueil d'un poids de population cohérent vis-à-vis des caractéristiques de la commune. La municipalité souhaite conforter la tendance démographique positive engagée depuis 1999. L'objectif est un accueil d'environ 40 habitants à l'horizon 2030 soit une production d'environ 19 logements.

Objectifs de modération

• **Réduction sensible des tailles de parcelles (moyenne de 1500 m²).**

Mesure de contrôle : principes de densité inscrits dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Des tailles de parcelles de 1166 m² effective contre 2490 m² en moyenne durant les 10 dernières années (soit une réduction de 53% de ces dernières).