

Plan Local d'Urbanisme

Révision du PLU

Commune de Saint-Florentin

Département de l'Yonne

Pièce n°4 : Orientation d'Aménagement et de
Programmation (OAP)



Date de prescription :

Date Arrêt-projet

Mise à l'enquête publique en date du :

Date approbation :

Introduction

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.

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 schéma d'aménagement et préciser les principes caractéristiques des voies et espaces publics.

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 L302-1 à L302-4 du Code de la construction et de l'habitation.

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.

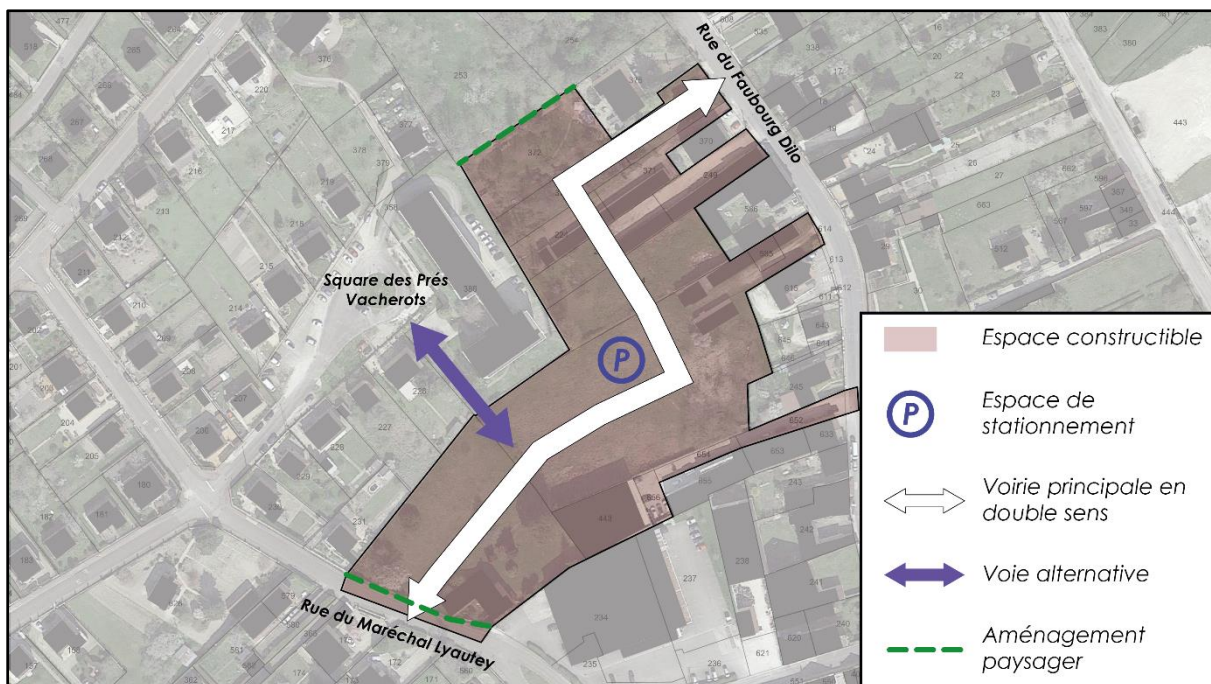
Un permis de construire pourra être refusé au motif qu'il n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement définies dans le présent document.

OAP N°1 : Zone des Prés Vacherots



Ce secteur correspond à la zone 1AUa située au cœur du bourg. D'une superficie de 1.9ha environ, cette zone regroupe une multitude de parcelles appartenant à des propriétaires différents. Étant principalement composé d'espaces construits et de jardin, ce projet s'inscrit en densification de l'enveloppe urbaine existante. Le projet consiste en la création d'environ 25 logements.

Ce projet est détaillé dans la Convention Petite Ville de Demain.



Aménagement et phasage :

L'aménagement de la zone devra faire l'objet d'un aménagement d'ensemble.

Cette zone devra être urbanisée en premier lieu (avant la zone 1AUb).

Densité et typologie des logements :

Une densité comprise entre 12 et 14 logements à l'hectare devra être respectée. Le projet pourra prévoir des constructions de type pavillon individuel.

Accès, voirie et circulation douce :

Les accès principaux devront se faire depuis la Rue du Maréchal Lyauté et la Rue du Faubourg Dilo. Un accès secondaire, pouvant être exclusivement destiné aux circulations douces et pourra rejoindre le square des Prés Vacherots. La future voirie permettant de rejoindre ces deux rues devra être en double sens et devra permettre une circulation sécurisée des piétons et des cycles.

Aménagement paysager et infiltration des eaux pluviales :

La voirie principale devra être accompagnée d'un aménagement paysager suffisant (alignement d'arbres, plantations linéaires ...), devra si possible prévoir un revêtement perméable et présenter une couleur claire limitant les îlots de chaleur.

Les eaux pluviales devront être traitées au plus près et des dispositifs paysagers (mares, noues paysagères ...) peuvent être envisagés.

Un square central à l'opération devra permettre l'aménagement d'espace de stationnement paysager.

Enfin, les entrées du projet devront prévoir un aménagement paysager de qualité. Des haies champêtres pourront être plantées à l'alignement des voies pour créer une continuité visuelle et naturelle. La limite parcellaire la plus au Nord et donnant sur le parc protégé au titre de l'article L151-23CU devra être plantée pour assurer une protection optimale de cette espace limitrophe à l'opération.

Stationnement :

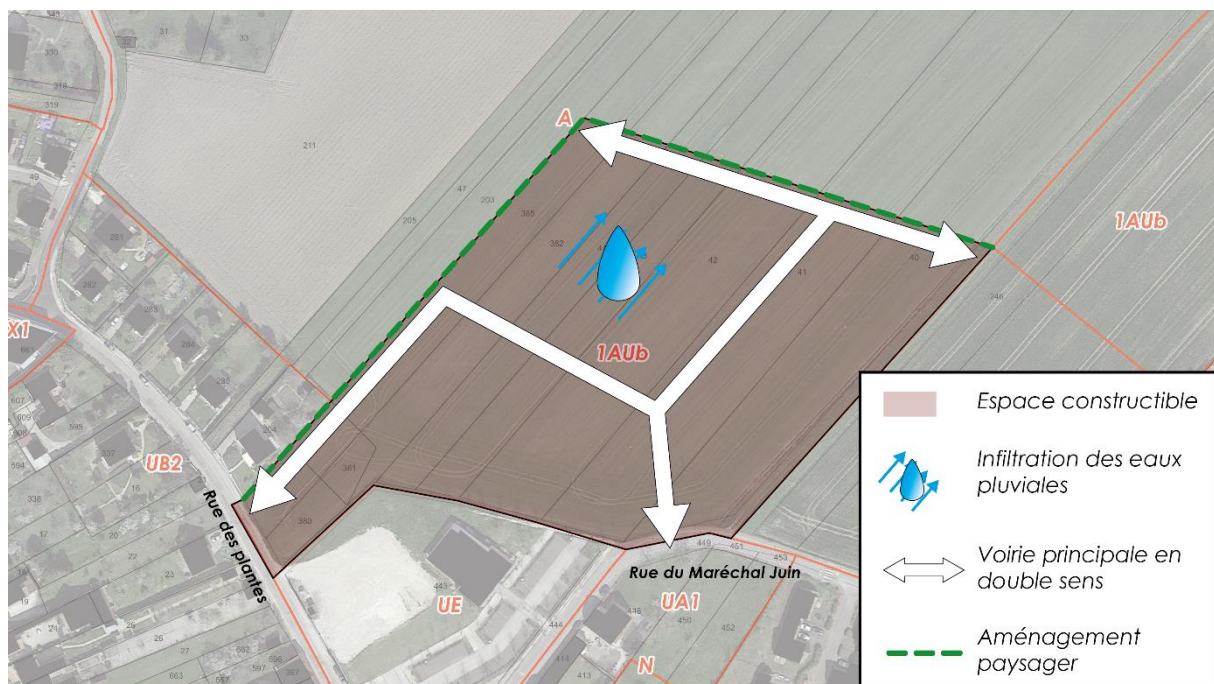
Les places de stationnement nécessaires à la réalisation des constructions (cf règlement de la zone 1AU) devront se faire à l'intérieur des lots privatifs. Les places visiteurs à prévoir pourront être réalisées le long de la voirie principale ou au niveau du square central.

OAP N°2 : Zone de la Nosée



Ce secteur d'une superficie de 2.7ha se situe à la limite Nord-Est du Bourg de Saint-Florentin. Il s'agit aujourd'hui d'un espace cultivé faisant partie d'un ensemble agricole plus important que le projet. Ce projet s'inscrit donc en extension de l'enveloppe urbaine existante et est donc à comptabiliser en consommation d'espaces. Au vu de la superficie du projet, environ 35 logements devront être réalisés.

Cette zone s'inscrit dans un projet plus vaste élaboré en 2012 et visant à l'urbanisation de toute la frange Nord-Est du coteau (11ha environ).



Aménagement et phasage :

L'aménagement de la zone devra faire l'objet d'un aménagement d'ensemble.

Cette zone pourra être réalisée lorsque la zone 1AUa (OAP N°1 : Zone des Prés Vacherots) sera aménagée et lorsque les 2/3 des lots seront vendus.

Densité et typologie des logements :

Une densité comprise entre 12 et 14 logements à l'hectare devra être respectée. Le projet pourra prévoir des constructions de type pavillon individuel ou bien petit collectif.

Accès, voirie et circulation douce :

Les accès à la zone devront se faire depuis la Rue du Maréchal Juin et la Rue des Plantes. Un accès supplémentaire pourra être aménagé en direction de la future caserne de gendarmerie et des logements associés. Un dernier accès pourra être prévu par anticipation d'un potentiel prolongement à l'Ouest de l'opération.

L'ensemble des voiries créé devra permettre une circulation sécurisée des piétons et des cycles. Des voiries en sens unique pourront être aménagées.

Aménagement paysager et infiltration des eaux pluviales :

Les voiries devront être accompagnées d'un aménagement paysager suffisant (alignement d'arbres, plantations linéaires ...), devront si possible prévoir un revêtement perméable et présenter une couleur claire limitant les îlots de chaleur.

Les eaux pluviales devront être traitées au plus près et des dispositifs paysagers (mares, noues paysagères ...) peuvent être envisagés. Au vu de la forte pente, des dispositifs permettant de fragmenter les écoulements des eaux pluviales devront être prévus pour limiter les risques de ruissellement.

Enfin, les entrées du projet devront prévoir un aménagement paysager de qualité. Des haies champêtres pourront être plantées à l'alignement des voies pour créer une continuité visuelle et naturelle. Les transitions avec les espaces agricoles et naturels devront également être plantées afin d'intégrer au mieux le projet dans le paysage, permettant une transition paysagère douce entre ces deux espaces.

Stationnement :

Les places de stationnement nécessaires à la réalisation des constructions (cf règlement de la zone 1AU) devront se faire à l'intérieur des lots privés. Les places visiteurs à prévoir pourront être réalisées le long des voiries.

OAP thématique pour la protection de la trame verte et bleue et du paysage

La trame verte et bleue vise à enrayer la perte de biodiversité, en préservant et en restaurant des réseaux de milieux naturels qui permettent aux espèces de circuler et d'interagir. Ces réseaux d'échanges, appelés continuités écologiques, sont constitués de réservoirs de biodiversité reliés les uns aux autres par des corridors écologiques.

La trame verte et bleue inclut une composante verte qui fait référence aux milieux naturels et semi-naturels terrestres et une composante bleue qui fait référence aux réseaux aquatiques et humides (fleuves, rivières, canaux, étangs, milieux humides...). Ces deux composantes se superposent dans des zones d'interface (milieux humides et végétation de bords de cours d'eau notamment) et forment un ensemble destiné à assurer le bon état écologique du territoire.

La préservation et la remise en bon état des continuités écologiques impliquent que l'on agisse partout où cela est possible : en milieu rural, à l'échelle des cours d'eau ou dans les zones urbaines. La trame verte et bleue lutte contre la fragmentation des milieux naturels et participe à la préservation de la biodiversité.

L'objectif de cette OAP est d'inscrire cette protection et de mettre en valeur la trame verte et bleue dans le PLU, en fixant des prescriptions et propositions d'aménagements vertueuses pour l'environnement qui peuvent être appliquées de manière adaptée aux projets qu'ils soient en milieu urbain, agricole ou naturel.

Outre l'enjeu écologique, cette politique envers la trame verte et bleue constitue un projet socio-économique visant à améliorer la qualité de vie des habitants. Les prescriptions de cette OAP s'accompagnent donc d'un volet paysager qui permet de travailler sur le cadre de vie et la mise en valeur du territoire conjointement à la protection de l'environnement.

L'application des prescriptions qui suivent doit se faire de manière proportionnée au projet sans que cela n'entraîne des contraintes ou coûts insurmontables pour le porteur de projet.

1. Encourager la perméabilité du sol

Préserver autant que possible le sol naturel

Que ce soit au travers de vastes projets d'aménagement ou simplement de constructions individuelles, le porteur de projet veillera à avoir une part importante du terrain laissé en espace de pleine terre, de préférence sans modification du sol par rapport à son état naturel.

Pour se faire, il peut notamment :

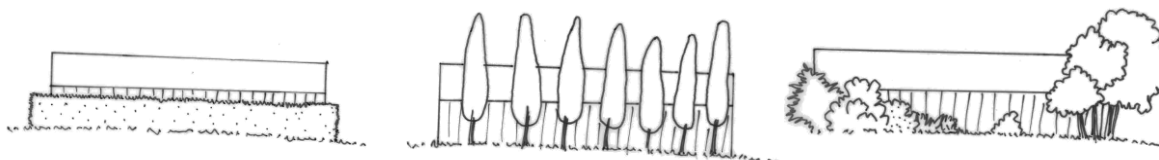
- Travailler sur les volumes des nouvelles constructions afin de veiller à ce qu'elles soient le plus compactes possible.
- Réfléchir sur la position des nouveaux bâtiments afin de conserver certains éléments naturels du sol (fossés, noues végétales ...).
- Limiter l'emprise des accès, voies ou espaces publics imperméabilisés.

Végétaliser les espaces de pleine terre

En lien avec la prescription précédente, l'objectif est d'apporter une plus-value écologique aux espaces dont le sol est resté naturel. Pour ce faire, il est important que les pétitionnaires aient une réflexion sur la végétalisation des espaces libres, dans une optique de valorisation écologique de ces espaces, mais également comme vecteur de qualité du cadre de vie, en proposant des espaces urbains plus végétaux et mieux insérés dans leur environnement.

La végétalisation doit être cohérente avec le paysage alentour, il faut donc s'adapter aux essences locales déjà présentes, ces dernières doivent être privilégiées lors de plantation de végétaux.

La plantation de végétaux peut s'avérer particulièrement pertinente pour l'insertion paysagère des bâtiments présentant des volumes importants, surtout lorsqu'ils sont isolés comme les hangars agricoles. Dans ce cas de figure, un couvert végétal partiel est à privilégier, cela permet de fondre le bâtiment dans le paysage sans pour autant chercher à la cacher entièrement.



A éviter

A privilégier

A éviter

Privilégier les revêtements semi-perméables

Lors de la réalisation d'espaces publics, cheminements doux, accès ou autres aménagements n'étant pas amenés à accueillir un trafic important, les matériaux perméables ou semi-perméables sont à privilégier pour le revêtement.

Quelques exemples de matériaux à privilégier :

- Dalles engazonnées



- Pavé drainant



- Gravillons



- Asphaltes poreux



Une réflexion sur le choix du revêtement par rapport aux bâtiments proches est demandée afin d'avoir une insertion paysagère qualitative. Une teinte proche des façades adjacentes est conseillée lors du choix du matériau et de sa couleur.

2. Inclure la trame verte et bleue dans les aménagements urbains

Faire des parcs de stationnement des acteurs de la trame verte

L'objectif est d'associer stationnement et mise en valeur de la trame verte à l'échelle urbaine. Repenser la manière d'aménager les parcs de stationnement permet de réduire les problématiques liées aux eaux de pluie, de développer la trame verte urbaine, de favoriser le maintien de la faune, d'améliorer le cadre de vie, tout en conservant la fonction première d'assurer des places de stationnement pour tout type de véhicule.

Les prescriptions de cet axe s'appliquent **uniquement aux parcs de stationnement de 4 places ou plus**.

Pour se faire, les points suivants sont à privilégier lors de la réalisation de parc de stationnement :

- Opter pour des matériaux perméables, laissant entrevoir une strate herbacée lorsque c'est possible (dalles engazonnées, espaces de pleine terre ...).
- Planter 1 arbre de haute tige (hauteur de 2 mètres et plus) toute les **4** places de stationnement réalisées. Les essences locales sont à privilégier.
- Mutualiser les espaces alloués au stationnement lorsque cela est possible et fonctionnel.
- Prévoir des circulations douces et accompagnées de végétation à l'intérieur des parcs de stationnement et en direction des points d'intérêt.

Mettre en valeur le patrimoine naturel

Les espaces urbains disposent d'éléments naturels en leur sein, qu'ils soient ponctuels (arbres anciens, mares ...), linéaires (alignement d'arbres, haies végétales ...) ou sur des surfaces plus larges (parcs urbains, fonds de jardin occupant une superficie importante ...). Tous ces éléments contribuent à la préservation de la trame verte et bleue à l'échelle de la commune tout en réduisant la fragilité des espaces urbains aux aléas naturels.

Lors d'aménagements, les actions suivantes sont à privilégier :

- Maintenir les éléments naturels remarquables existants (arbres anciens, haies paysagères ...).
- Privilégier les essences locales dans tout projet comprenant de nouvelles plantations (clôture végétale, parking, parc urbain ...).
- Opter pour des essences diversifiées (style haies champêtres), en évitant les linéaires mono-essences.
- Conserver des ouvertures visuelles afin d'éviter le cloisonnement d'espaces paysagers.

Les espaces verts urbains en prolongement de la trame verte

On retrouve un certain nombre d'espaces verts en milieux urbains : jardins individuels, espaces publics, parcs ...

Ces éléments bien que ponctuels constituent des espaces ayant une utilité sur le plan de la biodiversité, notamment pour les insectes et la petite faune. Ils permettent également d'améliorer le cadre urbain en limitant les îlots de chaleur et en favorisant l'infiltration des eaux de pluie au plus près de la source.

Pour les nouveaux projets :

- Les nouveaux aménagements devront privilégier des compositions simples, durables sur le long terme et présenter un mélange d'essences locales et adaptées aux conditions du sol.
- Les éléments remarquables existants devront le plus possible être préservés. En cas d'incompatibilité avec le projet, une compensation pourra être envisagée.

Veiller à la bonne intégration de l'enveloppe urbaine dans le paysage

Les franges urbaines servent d'interface entre les milieux agricole et naturel et les espaces urbains. Elles devront être traitées de façon qualitative et suffisamment fournies pour assurer l'intégration des constructions dans le paysage et permettre la continuité des corridors écologiques.

Pour les nouveaux projets d'aménagement et les réhabilitations :

- Les franges urbaines devront proposer différentes strates végétales ainsi que des ouvertures sur la ville.
- Accompagner si possible ces franges urbaines de circulations douces permettant un bouclage piétonnier de l'enveloppe urbaine.
- Les clôtures limitrophes à une zone agricole ou naturelle devront permettre la circulation et la traversée de la petite faune.

Adapter l'éclairage public

La trame noire est particulièrement présente en milieu rural. Cette trame noire concerne aussi bien les animaux, les hommes et les végétaux. Ainsi, des mesures doivent être prises pour limiter la pollution lumineuse et pour réduire son impact sur l'environnement. Des mesures techniques et technologiques peuvent aller dans ce sens.

Les actions suivantes sont donc à privilégier :

- Adapter l'éclairage en fonction des espaces et de leur pratique.
- Les points lumineux devront présenter des caractéristiques techniques favorisant la biodiversité nocturne (température de couleur, orientation, temporisation et organisation spatiale).

3. La protection et mise en valeur des corridors écologiques identifiés

Pour la trame bleue

La trame bleue comprend tous les milieux aquatiques, qu'ils soient en eau de manière permanente ou non. Cette trame particulièrement fragile doit être prise en compte dans les aménagements pour son caractère écologique, mais également en raison des risques naturels qui l'accompagnent (inondation de cours d'eau, remontées de nappe, retrait gonflement des argiles ...).

Pour se faire, les prescriptions suivantes sont à respecter :

- Veiller à conserver une bande perméable et inconstructible de 10 mètres de part et d'autre des cours d'eau.
- Préférer les aménagements légers à proximité des cours d'eau (cheminements doux, parcs ou aires de jeux perméables, zones de fonds de jardin ...).
- Eviter dans la mesure du possible les projets de constructions à proximité de corridors de la sous-trame humide ou sur des zones potentiellement humides, sauf lorsque des études de sol ont permis d'écarter le caractère humide de la zone.

Pour la trame verte

La trame verte reprend les corridors de sous-trames de différentes strates allant des espaces boisés aux pelouses. Si certains documents supra-communaux identifient ces corridors à de larges échelles (SRADDET, SCoT), certains éléments plus ponctuels et locaux n'y figurent pas, il faut donc également veiller à protéger ces éléments marquants du paysage et de l'environnement de la commune.

Pour se faire, les prescriptions suivantes sont à respecter :

- Limiter autant que possible les constructions (quelle que soit la destination) sur l'emprise des corridors identifiés par des documents supra-communaux (SRADDET et SCoT notamment).
- Préserver les ilots boisés et bocages dans les espaces agricoles.
- Conserver sans que cela ne représente un risque, les arbres et alignements végétaux le long des routes et axes de transports.

