

Cahier des Orientations d'Aménagement et de Programmation



Morne-à-l'Eau

Ville Durable

Octobre 2017

Contexte réglementaire des OAP.....	3
Localisation des secteurs soumis à OAP	5
OAP de Vieux bourg	6
OAP de Perrin	8
OAP de Bosrédon	10
OAP de Richeval.....	12
OAP de Blanchet	14
OAP du Bourg.....	16

Introduction – Préambule

La loi Urbanisme et Habitat a rendu opposables au permis de construire les orientations d'aménagement et de programmation ; ces dernières constituent un des éléments constitutifs du dossier de PLU dont le contenu a été depuis précisé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Ainsi, conformément aux dispositions mentionnées dans l'article L.151-46 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation offrent la possibilité de préciser les grandes orientations du PADD et d'exprimer les dispositions en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et urbain et de préservation de l'environnement.

Article L151-6 du code de l'urbanisme

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.

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.

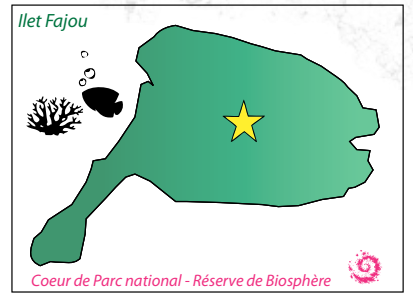
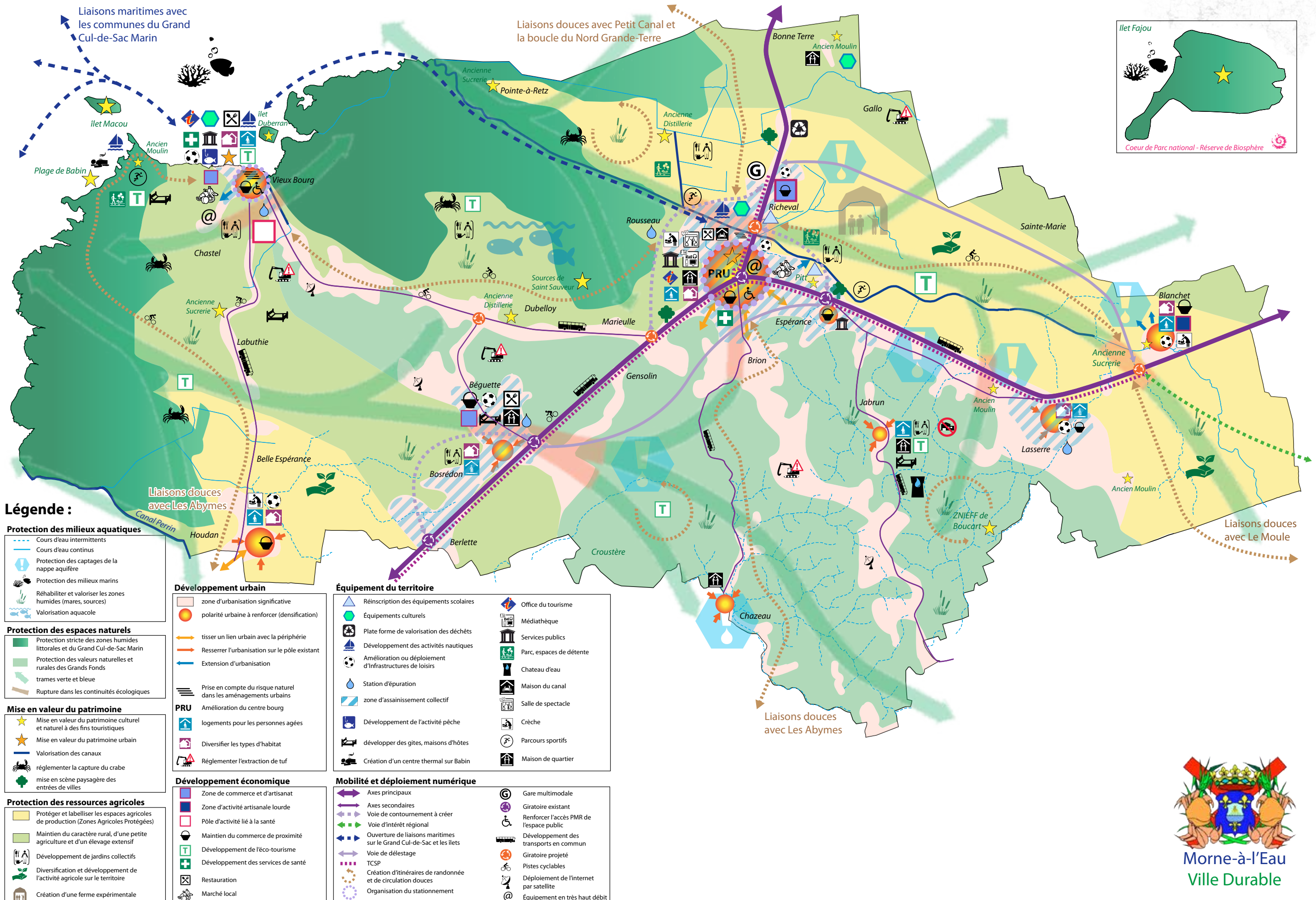
Les orientations d'aménagement et de programmation précisent les conditions d'aménagement des secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. La commune précise ainsi les types de morphologie urbaine des développements à venir (implantation, hauteur du bâti etc.), des prescriptions en matière de plantations et de traitement des espaces collectifs, des orientations en matière de réhabilitation du bâti, d'intégration paysagère, de valorisation et de mise en scène des secteurs dans leur environnement. 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.

Avertissement : les représentations graphiques des schémas d'aménagement sont à prendre comme des symboles signifiant des typologies d'habitat, des principes de voiries et de cheminements piétonniers, d'espaces partagés... Ces représentations laissent libres les compositions architecturales.

Les OAP ci-après présentées traduisent essentiellement la volonté de revitaliser les tissus urbains constitués à travers la définition de projets ambitieux tels que la valorisation du centre-Bourg via une démarche d'éco-quartier, la qualification du site de Vieux-Bourg, pôle historique de la commune inscrit dans un cadre paysager remarquable, l'aménagement du pôle Est de Blanchet lié aux conditions de développement du site agro-industriel de Blanchet et de l'émergence d'un nouveau quartier d'habitation développé en interface des constructions existantes ...

Carte générale du PADD



Localisation des 6 secteurs soumis à OAP



Contexte du projet

Vieux-Bourg est un petit village situé à l'Ouest du territoire mornalien. Il forme une des seules interfaces urbanisées avec le Grand Cul-de-Sac Marin. Cette partie du territoire offre un panel de paysages oscillant entre mornes boisés, forêt marécageuse et mangrove. À l'écart des développements, Vieux-Bourg a conservé un aspect urbain très traditionnel qui lui confère un aspect pittoresque : son église trônant en haut d'un morne, ses cases anciennes, en partie abandonnées, son bassin d'eau douce, sa place animée, les bateaux de pêche... autant d'éléments qui donnent à ce lieu un cachet particulier.

Enjeux et ambitions

Le PADD confère à Vieux Bourg une destination nouvelle désormais tournée vers le tourisme nautique et les activités liées à la mer. La commune souhaite y développer l'activité de plaisance en renforçant les infrastructures portuaires existantes. Dans cette même optique, la construction d'une base nautique est envisagée à l'Ouest de Vieux Bourg. L'ouverture sur la mer a déjà été engagée par les récents aménagement de la plage de Babin dont la liaison avec Vieux-Bourg se pose comme un enjeu de promotion du littoral.

Enfin, la vocation de Vieux Bourg est aussi résidentielle. Au regard des développements futurs engagés sur Dothémare (Abymes), Vieux Bourg tend à devenir une destination d'implantation privilégiée d'ici quelques années. De fait, la commune veut se donner les moyens d'accueillir de nouvelles populations dans un secteur qui souffre aujourd'hui de nombreuses lacunes en terme d'équipements à la population.

Objectif de l'OAP

Face à l'exiguïté du territoire, le développement de Vieux-Bourg doit être cohérent avec un maintien des valeurs écologique et paysagère du secteur. C'est dans cette optique qu'intervient l'OAP de Vieux-Bourg. Il s'agit de préciser les secteurs de développement suivant leur vocation et de leur attribuer des principes d'aménagement qui garantissent une qualité du cadre de vie futur.

D'autre part, l'OAP permet de guider la collectivité quant aux choix à opérer en terme de desserte, de localisation d'équipements ou de circulation douce.

Les principes d'aménagement du secteur

Maintien de la TVB sur l'agglomération de Vieux Bourg

Vieux-Bourg est situé entre deux entités écologiques majeures : la forêt marécageuse et les mangroves du Nord (Décos-tière, Pointe-à-Retz) et les mangroves de Babin au Sud (cf diagnostic ERL). Les mornes boisés qui constituent un relicat du massif des Grands Fonds marquent une continuité écologique qu'il convient de préserver au mieux. Dans le cadre des aménagements futurs, un maintien des boisements est à prévoir sur les zones de développement afin de conserver au mieux le maillage végétale de ce secteur.

Un développement résidentiel adapté

Les développements résidentiels sont privilégiés en arrière du front littoral. Ceci s'inscrit dans une volonté de ne pas nuire à la qualité paysagère du secteur et de protéger les habitants d'une exposition trop importante aux risques naturels du littoral. Dans ce cadre, une remise en question des habitats existants sur le front de mer est envisagée par la collectivité.

Des liaisons douces avec Babin

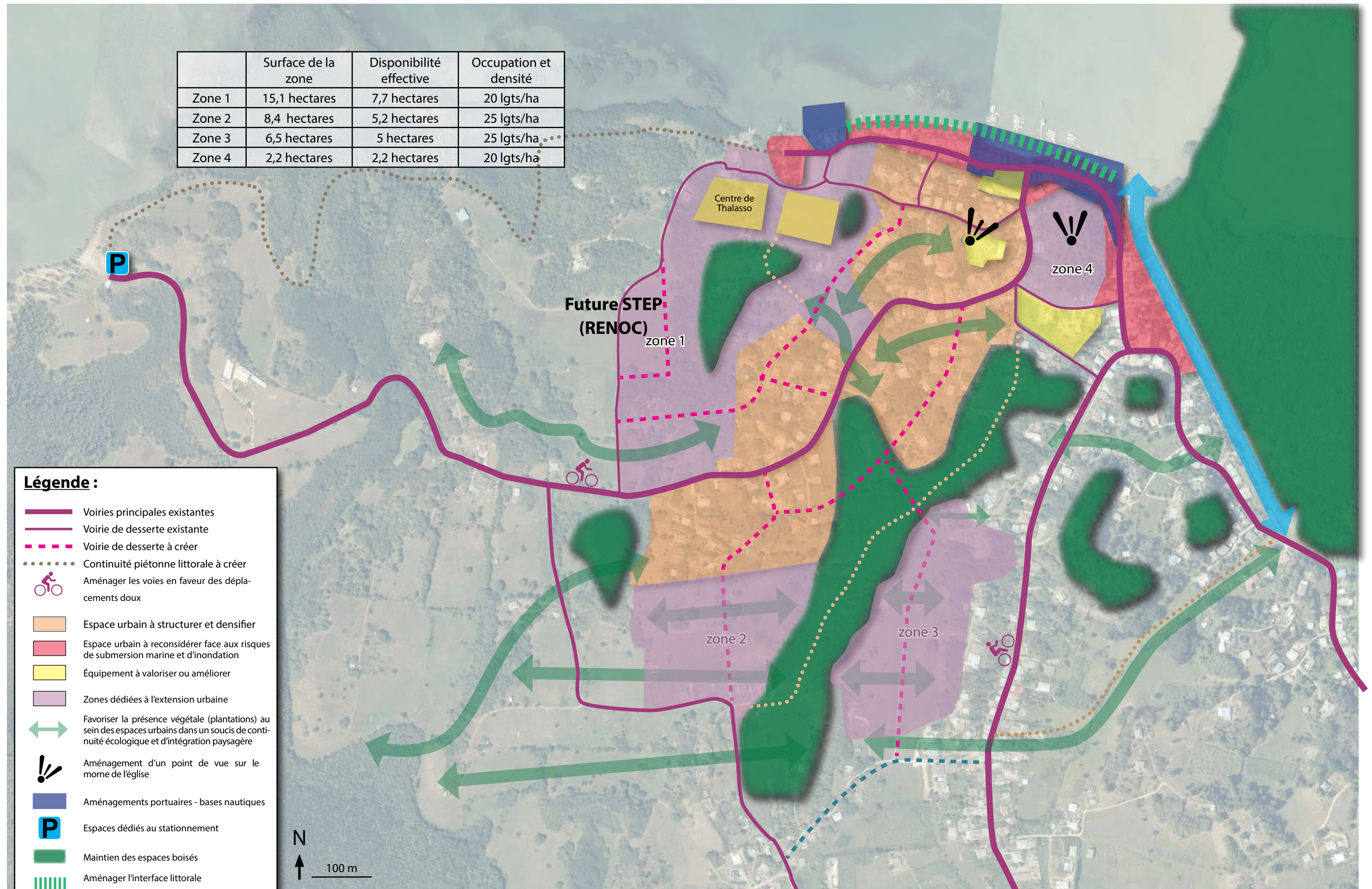
Les liaisons douces entre la plage de Babin et le bourg sont envisagées selon deux itinéraires : un sentier pédestre le long du littoral et l'aménagement d'une voie cycliste sur la route existante. D'autre part, le parcours des piétons est facilité sur l'ensemble de la section par une adaptation des voiries.

Les équipements nécessaires

Dans son rôle de polarité, Vieux Bourg doit être en mesure d'attirer de nouvelles populations. Dans ce cadre, l'OAP définit des emprises potentielles à l'implantation d'infrastructures venant renforcer le niveau d'équipement et la diversité fonctionnelle du quartier : base nautique centre de Thalassothérapie, station de traitement des eaux (compétence RÉNOC Régie Nord Caraïbes). De plus, la modernisation des réseaux doit envisager l'arrivée de la fibre optique sur cette partie du territoire très mal desservie en débit internet.



OAP de Vieux Bourg - Schéma



Contexte du projet

Situé en limite communale, le quartier de Perrin se trouve directement en interface avec le Nord de l'agglomération de Cap Excellence où sont prévus quelques grands équipements structurants à l'instar du futur CHU ou du terminus de la gare de tramway. Cette position fait de Perrin un secteur de développement résidentiel potentiel.

Enjeux et ambitions

L'ambition est d'améliorer les conditions de vie offertes sur cette section en conservant au maximum une structure urbaine tenue et en limitant la diffusion du bâti dans la plaine. La mobilisation des atouts naturels et paysagers doit aussi permettre de rendre le quartier attractif au même titre qu'un niveau d'équipement adapté à la population et des capacités de desserte et de connexion optimales pour les différents modes de déplacement.

Objectif de l'OAP

L'OAP de Perrin définit des orientations d'aménagement qui permettent de structurer et améliorer le développement résidentiel du secteur en proposant un schéma viaire cohérent et hiérarchisé d'une part et une amélioration des espaces publics d'autre part.

Il s'agit aussi de marquer clairement l'entrée sur le territoire de Morne-à-l'Eau et de la section par des aménagements spécifiques et de permettre les connexions avec les autres sections du territoire : Vieux-Bourg, Dothémare mais aussi Bosrédon. Enfin, Perrin doit être aussi un point de départ pour la découverte du territoire et de son littoral à travers les aménagements prévus sur les abords du Canal Perrin qui relie la section au Grand Cul-de-Sac Marin.

Les principes d'aménagement du secteur

Affirmer la centralité

Une centralité est envisagée au contact de l'école et du terrain de foot. Le stationnement est prévu afin d'éviter d'engorger l'abord de la voie. Cette place a vocation à recevoir les animations ou manifestations ponctuelles du quartier

Un développement résidentiel adapté

Sur Houdan, le développement résidentiel privilégie l'implantation d'habitat individuel sous forme de lotissements. L'habitat intermédiaire (maison en bande, semi-collectifs) n'est pas privilégié sur ce quartier ou limité sous condition que les programmes répondent à une demande spécifique comme des logements adaptés aux personnes âgées.

Vascularisation du quartier

Le dessin des voiries futures permet d'envisager un maillage cohérent et hiérarchisé du quartier afin de faciliter la circulation au sein de l'unité urbaine. Les liaisons avec l'extérieur sont envisagées via des voies de déplacements doux (vélo, parcours pédestres) vers Bosrédon, Dothémare ou encore Vieux Bourg.

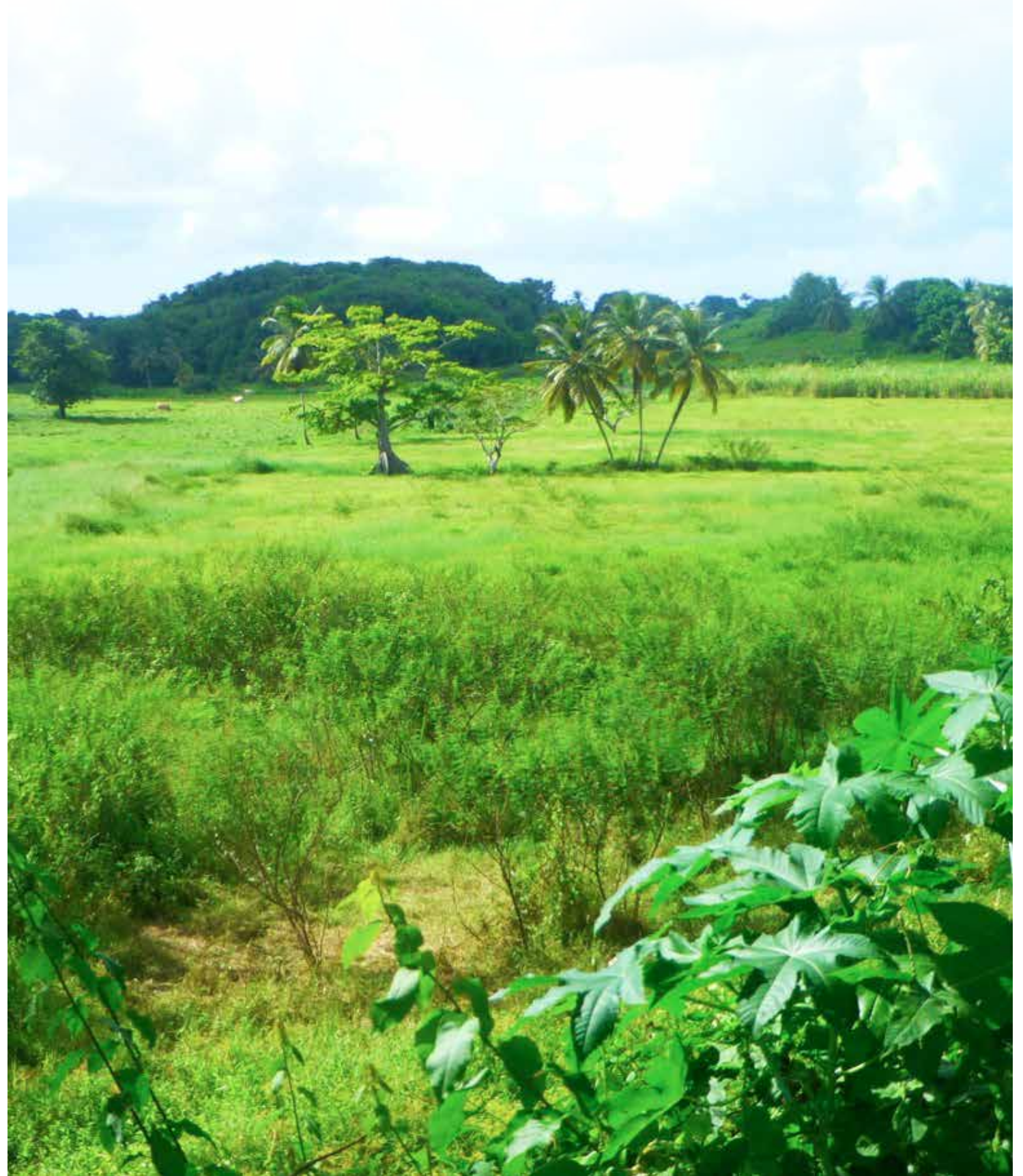
D'autre part, le déploiement d'un réseau de sentiers est prévu à l'Ouest de la section. Il doit permettre la découverte de l'espace rural et des abords du canal.

Valorisation des berges du canal de Perrin

À l'instar des aménagements prévus sur le canal des Rotours, les abords du canal de Perrin sont aussi l'objet d'une volonté d'aménagement de la part de la collectivité. Il s'agit de mieux qualifier ces abords (bancs, plantation, mise à l'eau, pontons; stationnements) afin d'y encourager le développement d'activités en lien avec le tourisme ou la découverte du Grand Cul-de-Sac Marin.

Une mise à niveau des réseaux

Dans le cadre d'une mise à niveau des réseaux, la réfection des voiries et la mise en place d'un assainissement collectif est à envisager sur le quartier afin de limiter les rejets d'eaux usées directement dans les sols au contact des zones humides du littoral.



	Surface de la zone	Disponibilité effective	Occupation et densité
Zone 1	16,9 hectares	11,7 hectares	25 lgts/ha

Légende :

Voiries principales existantes

Voiries de desserte existantes

Voirie de desserte à créer

Continuité piétonne à créer

Aménager les voies en faveur des déplacements doux

Développement résidentiel

Espace urbain à structurer et densifier

Équipement à valoriser ou améliorer

Espace de centralité à créer (place - commerces)

Favoriser la présence végétale (plantations) au sein des espaces urbains dans un souci de continuité écologique et d'intégration paysagère

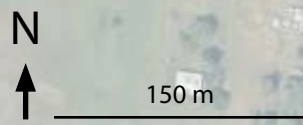
Aménagement des entrées de section (plantations d'arbre, effet «sas»)

Maintien des espaces boisés

Espaces dédiés au stationnement

Mise en valeur des voies navigables

Travaux de drainage nécessaires



Contexte du projet

Bosrédon marque l'entrée Sud du territoire Mornalien. Cette section s'est développée autour de la RN5 dont elle subit aujourd'hui les désagréments liés au trafic important (30 000 véhicules/jour) qui a fortement ternie la qualité de vie. Pour pallier les nombreux embouteillages, la Région prévoit l'aménagement d'une voie contournant Bosrédon par le Nord-Ouest. Ce nouveau tracé changera fondamentalement la dynamique socio-économique de ce quartier.

Enjeux et ambitions

Le trafic automobile est l'enjeu principal de cette section. Dans ce cadre, l'ambition initiale est de proposer des solutions aux problèmes de circulation tout en améliorant la qualité de vie des habitants. Compte tenu du projet de contournante, une nouvelle définition du fonctionnement de ce quartier doit permettre d'aboutir à un ensemble plus cohérent et harmonieux.

Objectif de l'OAP

Le schéma d'aménagement s'appuie sur le projet de voie contournante pour proposer une planification des secteurs à restructurer. Une relocalisation des équipements scolaires, des stations services, des commerces est à prévoir en fonction des nouvelles dynamiques de circulation du quartier. Enfin, l'OAP a pour but de définir les principes d'implantation d'une petite zone d'activités venant renforcer l'économie et la diversité des fonctions du secteur de Bosrédon.

Les principes d'aménagement du secteur

Structurer l'urbanisation autour d'un boulevard urbain

La création de la déviation va modifier le trafic de l'actuel RN. Entre les deux giratoires, ce tronçon est amené à devenir un boulevard mixte qui permet la desserte des habitations environnantes. Le confort de déplacement est amélioré par la plantation d'arbres et la création de voies dédiées aux piétons et au cyclistes. Les abords de cet axe sont occupés par un habitat renouvelé et davantage structuré par des voies secondaires de desserte. Le bâti est plus dense au contact de l'axe principal afin d'améliorer sa dimension urbaine.

Une centralité à affirmer

Le rond point de Béguette a vocation à devenir le cœur du quartier de Bosrédon. Il s'agit d'organiser et de structurer les fonctions commerciales et de service autour de ce périmètre. La création d'une petite zone économique vient soutenir cette centralité. Dans ce cadre, un déplacement des écoles est envisagé afin de les placer sur des périmètres plus sécurisant qu'en bordure d'une voie passante comme c'est actuellement le cas.

Maîtriser les nuisances potentielles de la future voie de contournement

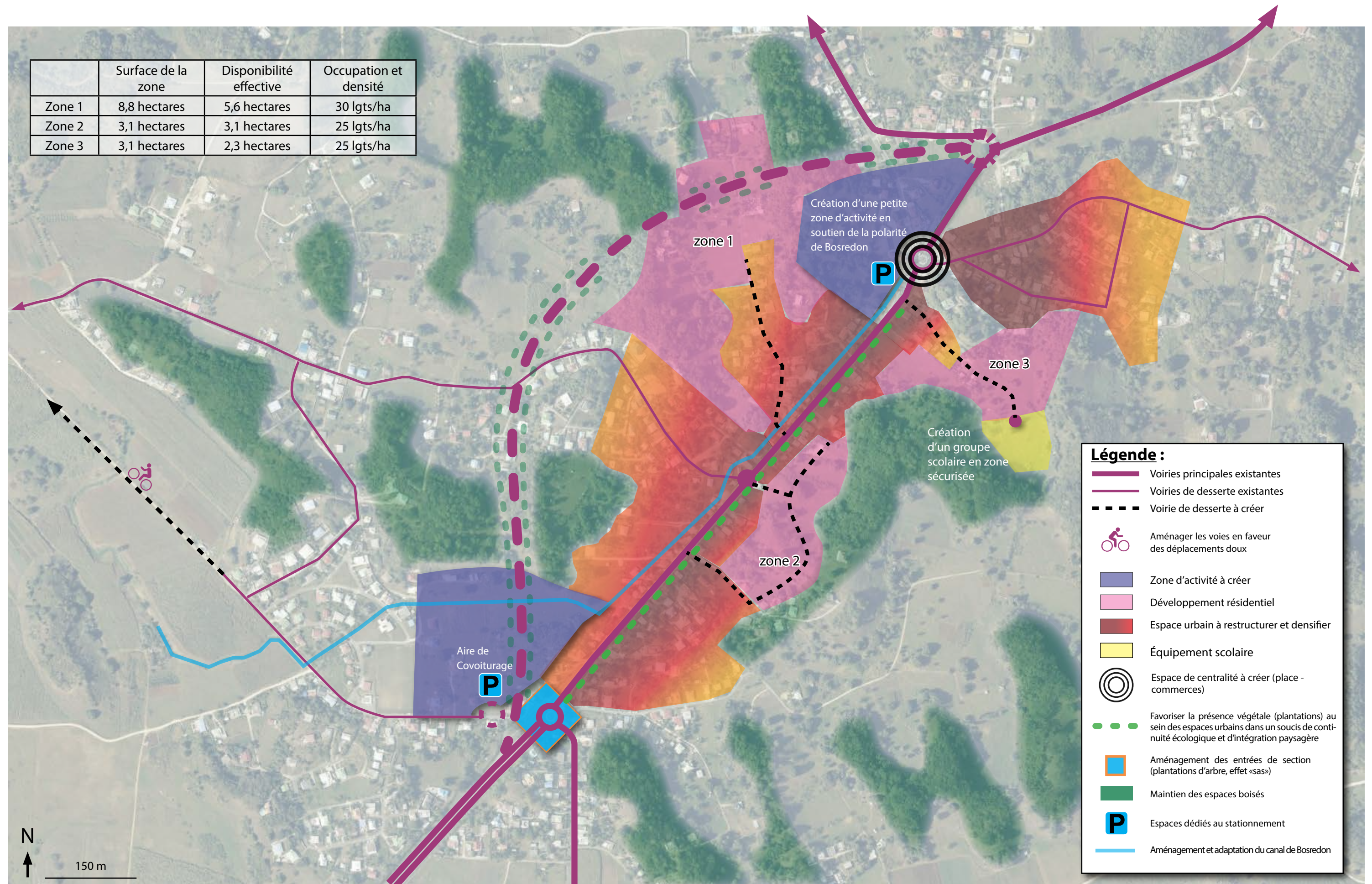
Le tracé de la future voie contournante entame des zones aujourd'hui occupées par des habitations. Son implantation doit être d'ores et déjà prise en compte à travers une limitation des développements urbains au contact de la 2x2 voies. La mise en place d'un écran végétal doit permettre d'une part de limiter les désagréments sonores et visuels mais aussi de permettre une meilleure intégration paysagère de la voie dans son environnement.

Face aux difficultés de drainage déjà présentes sur le secteur, l'augmentation significative des surfaces imperméabilisées liée à la construction de la voie devront être prises en compte dans leur intégration paysagère. Dès lors, les espaces de rétention d'eau devront s'inscrire dans le cadre d'aménagements paysagers et de loisir. Là encore, la plantation d'arbres est préconisée.

La mise en place de la voie contournante est aussi l'occasion d'aménager l'entrée de ville au niveau du giratoire de Berlette. En plus des aménagements paysagers, une aire de co-voiturage est envisagée à hauteur du futur échangeur.



OAP de Bosrédon - Schéma



Contexte du projet

Au Nord de l'agglomération le Quartier de Richeval s'est développé au coeur de la plaine de Grippon. Aujourd'hui, il se déploie le long de la RN6 en étant compartimenté en trois fonctions : résidentielle côté Ouest-Pointe-à-Retz, scolaire et sportive au Nord et artisanale et commerciale à l'Est. Si les deux dernières fonctions sont relativement encadrées dans leur développement, l'habitat tend à se diffuser sur les espaces agricoles de la plaine de manière non structurée.

Enjeux et ambitions

Richeval représente un espace stratégique. Situé au Nord de l'agglomération, le quartier s'inscrit en interface avec le Nord Grande Terre. Les 15 000 véhicules/jour circulant sur la RN6 représentent une opportunité pour le développement commercial de la zone. Dans le même secteur, la ville souhaite favoriser le déploiement d'activités artisanales et projette l'implantation d'équipements intercommunaux tel le pôle de valorisation des déchets (PVD).

Enfin, dans l'esprit des principes défendus par le PADD, une protection des espaces agricoles de la plaine va de pair avec une volonté de réhabiliter le maillage écologique en grande partie rompu par les développements urbains de Richeval.

Objectif de l'OAP

Le but du schéma d'aménagement est d'organiser ce secteur afin de permettre une cohabitation harmonieuse de ses différentes fonctions :

- Magnifier et organiser l'entrée Nord de la ville et singulièrement du centre ville ;
- Encadrer le développement résidentiel ;
- Optimiser et déployer la zone d'activité de Richeval ;
- Favoriser la trame verte et bleue entre la Pointe-à-Retz et la plaine de Grippon.

Les principes d'aménagement du secteur

Déploiement de la zone d'activité économique

La zone d'activité est étendue sur sa frange. Son développement est encadré par une voie de desserte qui vient relier la route de Bonne Terre à la RN6. La définition de la trame viaire de la zone doit être autant en mesure de permettre la circulation automobile, mais aussi celle des piétons et des vélos. Le schéma d'aménagement prévoit la plantation d'arbres afin d'améliorer l'ombrage et adoucir le caractère très minéral de la zone d'activité.

Assurer la continuité écologique dans la plaine

Cette logique de plantation est prolongée sur l'ensemble de Richeval en favorisant la plantation de mail boisés le long de la RN6 afin de faciliter les modes de transports doux. Sur cette axe, une qualification des cheminements piétons est fortement souhaitée. Dans la plaine, la création d'un bocage doit permettre une meilleure rétention des eaux de la plaine. Des plantations sont déjà envisagées dans le cadre du projet d'aménagement du canal des Rotours, notamment le long du canal de Pointe-à-Retz.

Contenir le développement résidentiel à l'Ouest

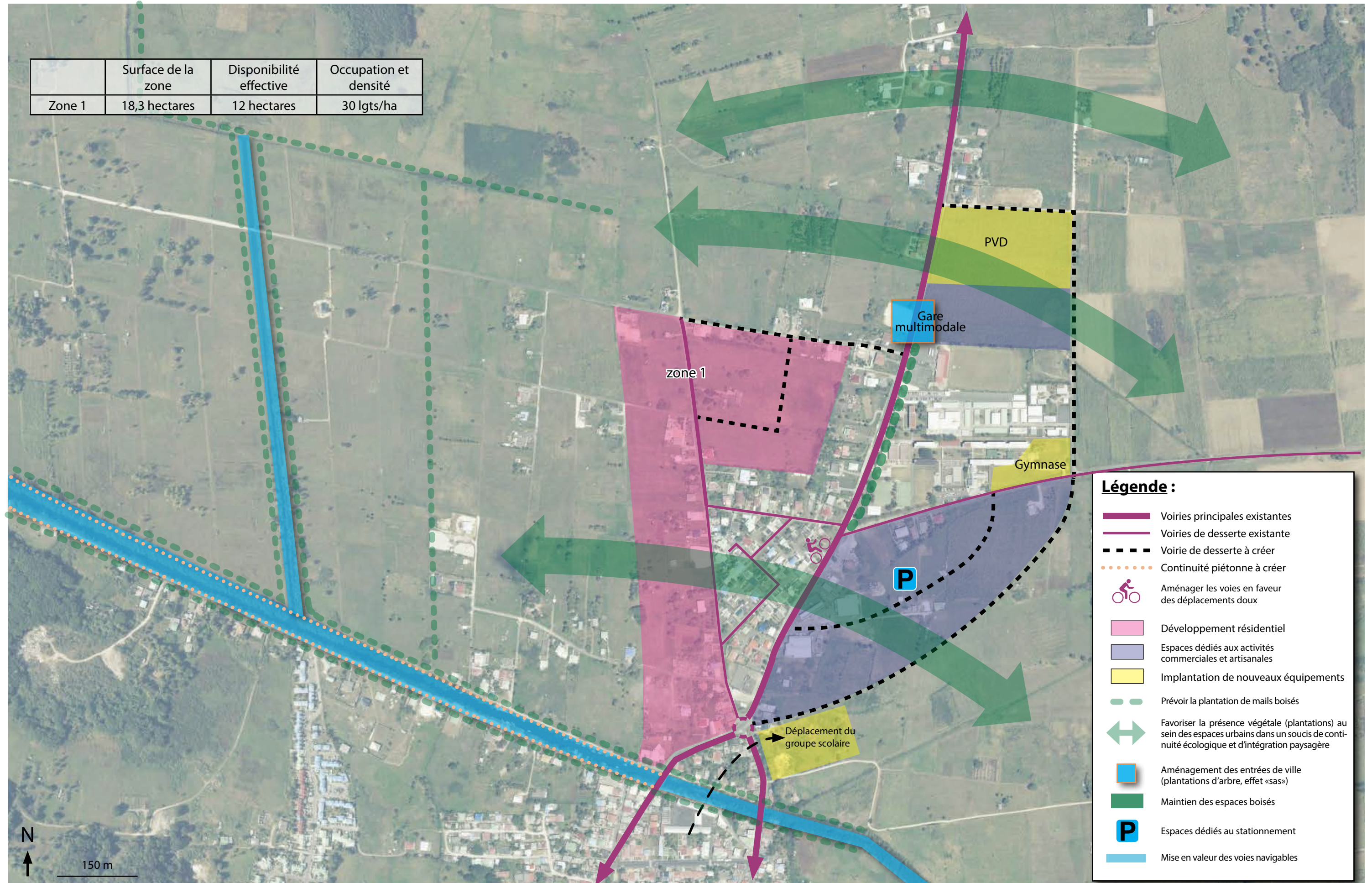
La partie ouest de la zone est confirmée dans sa vocation résidentielle. Des tracés de trame viaire sont proposés afin de desservir au mieux les quartiers existants et les extensions à venir. Le développement d'habitat individuel est privilégié afin de limiter l'impact du bâti dans le paysage de la plaine protégée au titre de ZAP.

Équipements de la zone

Des emprises sont prévues pour l'accueil des équipements publics à venir : le pôle de valorisation des déchets, le futur gymnase et l'école de Pointe-à-Retz, gare multimodale.



OAP de Richeval - Schéma



Contexte du projet

Le site de Blanchet se caractérise par ce morne qui domine toute la plaine de Grippon, vaste ensemble cannier dont il s'agit aujourd'hui d'assurer strictement la pérennité.

Implantée à l'Est du territoire mornalien, elle constitue l'interface privilégiée avec la commune du Moule.

Le développement du quartier de Blanchet est intimement lié à l'inscription de l'usine de production de sucre qui a cessé son activité dans les années 1980. Aujourd'hui s'il ne reste que des vestiges de l'usine, le quartier est marqué par son passé ouvrier. Des maisons d'habitation de l'époque industrielle existent encore et autour de ces unités le village s'est développé au fil du temps pour former une véritable petite unité urbaine de part et d'autre de la RN5, où se concentre une offre de commerce sommaire et quelques équipements spécifiques tels l'église (laquelle retrouve un rayonnement nouveau depuis la réfection de celle du bourg), la caserne des pompiers ou encore le crématorium.

Enjeux et ambitions

La section est aujourd'hui l'objet de plusieurs projets communaux :

- Point de départ de valorisation de la plaine de Grippon avec une volonté de mettre en avant les vestiges de l'ancienne sucrerie et l'aménagement des berges de la ravine des Coudres qui forme une liaison hydrologique vers le bourg ;
- Le Plan d'Occupation des Sols destinait cette zone à des projets d'extension résidentielle. Cette orientation est de nouveau confirmée dans le PLU par des projets immobiliers actuellement en cours d'élaboration ;
- Assurer la liaison avec le Moule via la future voie d'intérêt régional.

Objectif de l'OAP

Le schéma d'aménagement s'inscrit dans une démarche d'organisation des fonctions urbaines. Il pose les bases d'un maillage viaire cohérent avec le tissu urbain existant, les usages et les projets à venir dans le secteur. L'objectif est de donner à Blanchet une vocation mixte qui associe le résidentiel et services de proximité. Les activités futures s'orientent vers de l'artisanat «lourd» en lien avec le transport et la machinerie agricole (cf PADD).

Enfin, l'OAP a aussi un rôle à jouer dans l'intégration paysagère de ce futur quartier au coeur de la plaine de Grippon.

Les principes d'aménagement du secteur

Un pôle secondaire de la commune

En interface de la commune du Moule et du Nord Grande-Terre, le projet de Blanchet s'inscrit dans un schéma stratégique développé à l'échelle de la communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre, conférant à Blanchet la dimension de pôle économique et urbain secondaire à l'échelle de la commune. Cette orientation est cohérente avec le SAR et la voie d'intérêt régional qui relie l'Est moulén et les implantations des melonniers, à Blanchet, via Gardel et l'abattoir d'Acomat au Moule.

Un pôle industriel et agricole

La volonté est d'y inscrire un pôle de réparation et de maintenance des engins agricoles, industriels mais également des poids-lourds le long de cet axe d'importance régionale pour le développement agricole. La volonté de réaliser des équipements dédiés aux agriculteurs tant pour la formation que la mutualisation du matériel (CUMA) est clairement affiché dans un secteur appelé à accueillir des structures artisanales et industrielles développées autour de l'agriculture, en lien avec le transport et la machinerie agricole tel qu'exprimé dans le PADD.

Des aménagements spécifiques autour du crématorium

Ce développement nouveau s'inscrit au contact de l'ancienne usine qui accueille désormais le crématorium départemental au contact duquel sera aménagé un jardin du souvenir au sein d'un parc aménagé, qui se prolonge bien au-delà, pour mettre en scène les berges des voies d'eau qui traversent le site.

Un pôle de vie

Autour de l'usine, Blanchet a connu un dynamisme économique qui ne s'est jamais complètement éteint et qu'il convient de ranimer, en lien avec la volonté de favoriser la construction d'un quartier d'habitat, dont le cœur ne doit plus être la RN5 comme il l'est aujourd'hui mais se reporter plus à l'intérieur autour de programmes mixtes permettant d'offrir des conditions de logements confortables sur cette portion Est du territoire, qui pourrait notamment accueillir la relocalisation d'une cinquantaine de logements sociaux construits dans les années 1990 au cœur de la plaine de Grippon, à Marchand. Ce programme constitue une incongruité dans la perspective de sanctuariser la plaine et ses valeurs agricoles par ailleurs défendues...

La volonté est de permettre la construction d'un quartier de près de cinq cents logements (dont la moitié dédiée au logement social) sur la base d'un maillage viaire cohérent avec le tissu urbain existant, avec les usages et les projets à venir dans le secteur. L'objectif est de revitaliser le quartier de Blanchet qui s'est doucement éteint après la fermeture de l'usine et lui conférer une vocation mixte qui associe le développement résidentiel et services de proximité. La pluralité des formes est encouragée pour favoriser la mixité des fonctions (équipements, services, commerces) en proximité des logements dont la diversité est une exigence forte : les logements intermédiaires et individuels favorisés sur la partie Est, viendront s'associer avec des programmes d'habitat collectif davantage envisagés à l'entrée Ouest de ce nouveau quartier.

Les ambitions affichées s'inscrivent dans une logique d'intégration paysagère affirmée autour des voies d'eau et inspirée des massifs boisés qui coiffent encore quelques mornes.

La gestion des eaux usées sera en collectif. Une extension de réseau permettra de relier le quartier à la STEP du Bourg (compétence RENOC).

Une nécessaire nouvelle organisation viaire

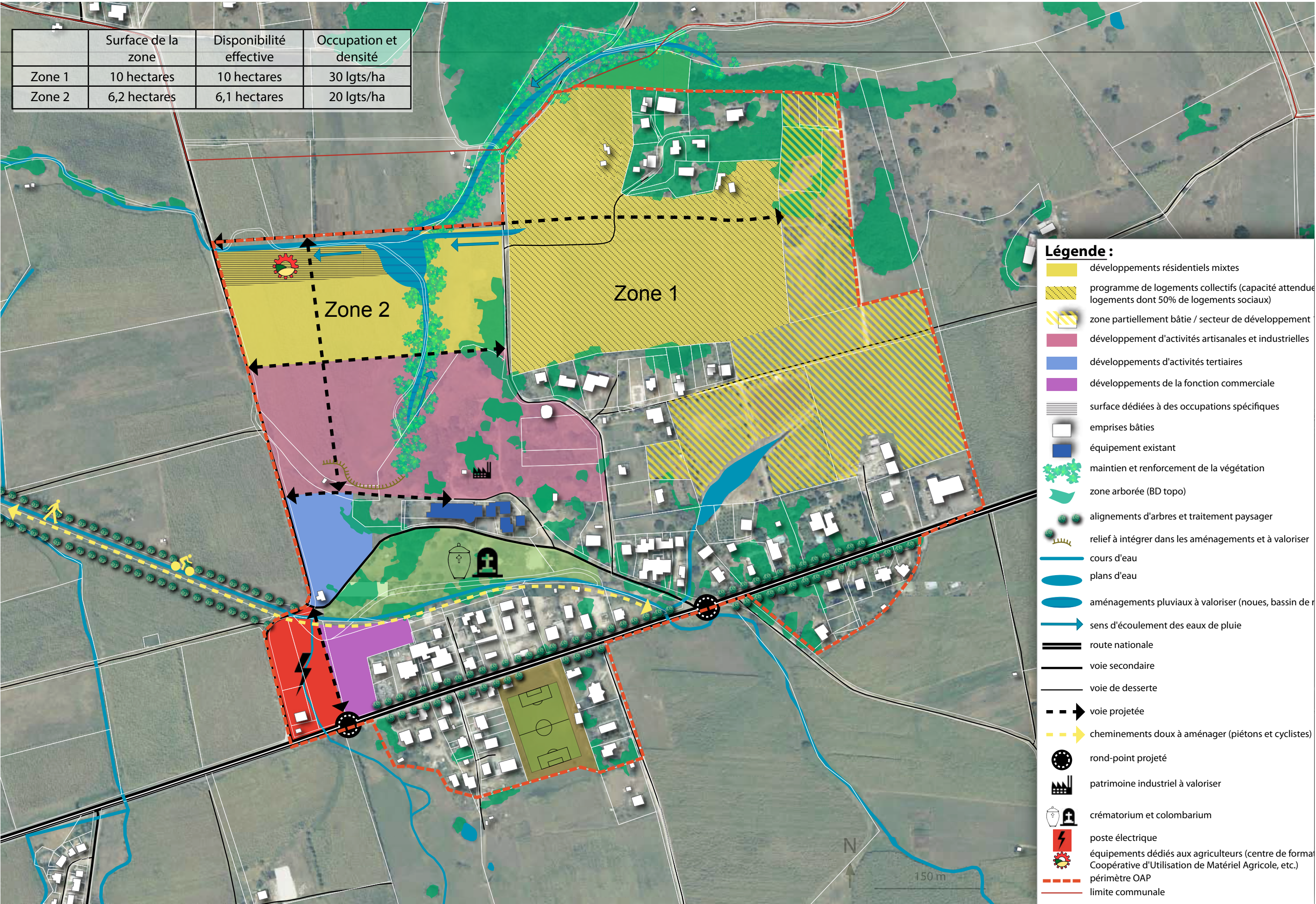
- Afin d'affirmer la vocation urbaine du secteur et de favoriser ses échanges avec la RN, l'aménagement d'un rond point est en cours d'étude à hauteur du transformateur électrique qui permettra d'une part de desservir le quartier et les développements futurs prévus au Nord de la zone, d'autre part de rendre plus évidente la circulation sur la voie de contournement en direction de Bonne-Terre, au Nord de la commune.
- Le développement résidentiel prévu au Nord sera desservi par un maillage orthogonal afin de permettre une meilleure lisibilité de l'espace. Les voies feront l'objet d'une hiérarchisation vis-à-vis de leur vocation : desserte résidentielle, desserte de poids-lourds, voie de transit. Sur les espaces déjà construits en bordure de RN, le tracé des voies de desserte doit être précisé et qualifié afin d'améliorer les conditions d'accès aux habitations, et d'éviter les connexions systématiques avec la RN, dont la fonction d'axe de circulation doit être affirmée.

Le lien avec la plaine

Le projet de mettre en scène le Canal des Rotours au cœur de la plaine de Grippon suppose de relier Blanchet au bourg via des circulations douces permises essentiellement le long du cours d'eau. Cette ambition vient donner une dimension nouvelle au quartier de Blanchet qu'elle vient traverser via la ravine des Coudres.



OAP de Blanchet - Schéma



Centre-Bourg de Morne-à-l'Eau Requalification du pôle urbain à travers une démarche d'éco-quartier

Introduction

Les orientations qui suivent traduisent les ambitions de développement affichées pour le centre-bourg de Morne-à-l'Eau, et la promotion d'un développement durable souhaitée à travers la démarche d'éco-quartier. Ces orientations défendent par ailleurs la protection des valeurs patrimoniales (naturelles, paysagères et historiques) de cette portion de ville dont le développement est intimement lié à la réalisation du canal des Rotours sur le tracé de la ravine des Coudres.

La valeur du paysage est aussi abordée à l'échelle des espaces urbains en particulier sur le centre bourg. Dans ce cadre, la commune a engagé un projet de revitalisation et de restructuration qui se traduit par un traitement de l'espace public via une amélioration de l'accessibilité et une intégration systématique du végétal. La valorisation du

patrimoine urbain intègre ce projet par la mise en scène des édifices religieux (église, cimetière) ainsi que celle du bâti remarquable à l'instar de la maison Chalcou.

Tel qu'affiché dans les objectifs 2 & 3 du PADD, il s'agit de redonner vie au centre-bourg en réinvestissant les espaces délaissés dans une stratégie de redynamisation se traduisant par l'inscription de formes nouvelles et ambitieuses, de requalification du centre et d'ouverture sur le canal des Rotours, via l'aménagement des berges, tout en assurant la protection et la valorisation de l'environnement et du cadre de vie (objectif 1 du PADD). Sa dimension récréative en cœur de ville suppose le traitement paysager des berges, supports de promenade et vecteurs d'animation avec l'inscription de restaurants, devant offrir à la ville un nouvel espace de mise en scène et d'expression urbaine.

A travers des préoccupations d'amélioration du cadre de vie, d'accessibilité à la ville facilitée, il s'agit de rendre le centre attractif en cherchant aussi une évolution de la ville à travers un développement urbain ambitieux mais respectueux des trames et des tissus bâtis existants et contraint par la réalité du risque d'inondation. Le risque de montée des eaux qui affecte les zones basses (Cité Pointe-à-Retz, terrains Diado, notamment) doit être appréhendé dans les aménagements futurs de la ville afin de limiter l'exposition de la population aux inondations.

Ambition

Le centre-bourg de Morne-à-l'Eau souffre de son vieillissement qui participe à sa désaffection. A travers le Plan de Renouvellement Urbain, la collectivité entend contrarier cette spirale en intervenant sur l'organisation du centre-bourg (requalification et recalibrage des rues, développement de l'offre en stationnement, valorisation piétonne des axes d'animation, amélioration de l'équipement en réseaux pour un assainissement pluvial et eaux usées plus efficient, ...), sur sa composition (remobilisation du foncier disponible définie selon une nouvelle stratégie urbaine). Cette ambition se conjugue avec celle de mettre en œuvre le PRU, dont les orientations stratégiques ont été validées par le conseil municipal en sa séance du 23 décembre 2013, selon une logique d'éco-quartier favorisant au sein de la ville les plantations végétales, les continuités écologiques à travers les développements urbains et la volonté de rendre le bourg accessible à tous.

La présente orientation s'inspire fortement de cette double stratégie de requalifier le cœur de ville en le dotant d'un cadre de vie environnementale décliné selon une logique d'éco-quartier.

La volonté de redévelopper la ville sur ses bases en l'ouvrant sur le canal des Rotours, véritable pièce d'eau urbaine, se traduit par un vaste projet de reconquête des espaces fonciers disponibles pour y inscrire de nouveaux équipements, de nouveaux programmes de logements (pouvant être proposés en mixité avec des fonctions économiques), mais aussi en réservant des espaces pour le stationnement, pour l'aménagement d'espaces publics, d'espaces plantés ...

L'affirmation de ce pôle Est souhaitée par la Municipalité se trouve contrariée par la contrainte réglementaire imposée par le PPR qui rend, en l'état des connaissances du risque d'inondation, inconstructible sur une assez grande profondeur les portions urbaines (et bâties) du centre-bourg. Cette inconstructibilité réinterroge l'avenir de ce morceau de ville et des fonctions qu'il porte, à l'instar d'un groupe scolaire dont le déplacement s'impose et la reconstruction au sein doit d'ores et déjà être envisagée.

Ces logiques de développement méritent d'être précisées par la définition d'un schéma d'organisation et de composition d'ensemble, précisant les ambitions d'aménagement et de protection que porte la présente OAP.

Contenu de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Permettre la fréquentation du centre de Morne-à-l'Eau

Fréquenter le centre de Morne-à-l'Eau suppose d'y accéder, d'y circuler et d'y stationner.

Au-delà des ambitions déclinées à l'échelle du bourg, l'affirmation du centre-bourg suppose de le rendre accessible de l'extérieur en distinguant les flux de circulation routière, des flux liés à la fréquentation du bourg. Il est proposé que les premiers soient renvoyés à l'extérieur du bourg selon des hypothèses développées en partenariat avec la Région. Avec ces projets de contournement, les échanges avec la ville sont limités mais précisés en des points stratégiques qui doivent servir la ville en offrant des accès distincts pour ses différentes fonctions : zone artisanale, collège, stade au Nord, Lycée, développement résidentiel à l'Est, ...

L'organisation viaire du centre de Morne-à-l'Eau est reconsidérée en conférant à la rue du Moule et au boulevard Mandela des fonctions majeures de circulation, renforcées par une voie nouvelle proposant une liaison à l'Est qui prend appui sur le rond-point du lycée et vient se reconnecter au droit du stade sur la rue du Débarcadère.

Ces axes structurants qui ceinturent le centre constituent des voies d'échanges avec la ville. Leur traitement est reconsidéré en aménageant des trottoirs plantés de bonne largeur, dès que cela est possible, permettant une circulation piétonne confortable aux abords immédiats du centre.

Ils permettent d'accéder aisément au cœur de ville et à ses rues qui portent l'animation de la ville de Morne-à-l'Eau. La rue Débarcadère, les rues de l'Eglise, Vicomte de Bragelongne et Achille René-Boisneuf, bénéficient ainsi d'un traitement favorisant la fréquentation piétonne et au-delà, les circulations douces. Il s'agit à travers un traitement de voie partagée, de rendre accessibles ces rues où se concentrent l'offre et l'animation de la ville. Il s'agit enfin de reconsidérer le calibre de certaines voies (rues ou mauvais chemins), de requalifier et de les prolonger selon un schéma qui les rend cohérentes entre elles et les inscrivent dans un schéma de circulation pertinent.

Un effort de traitement des voies afin de les rendre plus accessibles aux cyclistes et aux piétons par un traitement partagé et une végétalisation systématiquement recherchée, est étendu à l'ensemble des voies de desserte assurant une continuité d'un cadre de vie qualifié à l'ensemble du centre aggloméré. Cette déclinaison d'un aménagement vert en cœur de ville est également revendiquée pour assurer une continuité végétale et de répondre à la notion d'éco-développement ménageant l'expression de la nature en ville.

Les continuités écologiques sont d'abord définies le long des voies d'eau, véritables corridors naturels dont il s'agit de préserver l'intérêt écologique en leur sein et sur les espaces qu'ils traversent. Elles s'appuient également sur l'ensemble des espaces naturels, des sites délaissés qui peuvent être remobilisés pour participer à l'action globale d'éco-développement.

OAP du Centre-Bourg

Protéger les valeurs naturelles et paysagères

Le canal

La volonté de préserver les valeurs naturelles présentes le long du canal est renforcée par le risque d'inondation désormais bien identifié qui rend impropre à la construction les berges du canal, voire même les zones basses qui le côtoient. Le canal est destiné à être fréquenté par les voies qui le longent et pour ses valeurs récréatives voire sportives qu'offrent ses berges. En ce sens par séquences, ses abords immédiats font déjà l'objet de réalisations ou de projets d'équipements à usage récréatif, touristique, culturel et sportif...

L'aménagement d'une balade balisée, permettant de raconter le territoire au fil de l'eau, sur un parcours où les valeurs boisées sont préservées, s'amorce ainsi depuis la ville pour être développé de part et d'autre vers la Pointe-à-Retz à l'Ouest, ou la plaine de Grippon à l'Est.

Les lignes d'eau et leurs berges

Cette préoccupation de favoriser les balades sur les espaces de qualité paysagère s'étend en retrait, sur les berges des petits canaux et des lignes d'eau qui sont autant de prétextes à l'inscription d'itinéraires pour permettre la découverte et la fréquentation d'espaces naturels offerts comme espaces de détente et d'oxygénation.

Encourager une reconquête du centre et lui conférer une nouvelle dimension urbaine

L'ensemble des disponibilités foncières a été interrogé dans le cadre d'un projet global afin de permettre une redynamisation d'îlots souffrant par trop d'un vieillissement général révélé par une insalubrité publique et une précarité du bâti. Sur la base d'une réorganisation favorisant le confort de circuler dans la ville, nombre d'espaces ont été valorisés pour leur conférer une dimension de parc à l'instar de la « presqu'île » définie entre la ravine des Coudres et le canal des Rotours, de la cour Bajon, autant d'espaces disponibles dont la mise à disposition au public doit demeurer compatible avec l'objectif de préserver la valeur naturelle, écologique et paysagère au cœur de la cité.

D'autres sont mobilisés pour accueillir des espaces de stationnement définis pour une servir une logique de proximité avec les espaces d'habitat ou d'intensité urbaine.



La rue du Débarcadère réaffirmée en axe d'animation urbaine

L'essentiel des disponibilités foncières doit alimenter le processus de revitalisation du centre-ville à travers l'inscription nouvelle d'équipements scolaires, culturels (médiathèque, ...), en favorisant le développement d'activités économiques au sein du cœur de ville défini autour de la place Gerty Archimède et des rues qui la ceignent : rue du Débarcadère, rue Achille René-Boisneuf, rue Vicomte de Bragelogne, ... Elles seront également mobilisées pour accueillir des programmes de logements de destinations plurielles, dont la diversité de produits et la diffusion éparse dans le tissu constitué qu'ils contribueront à réparer, devra favoriser l'intégration tant urbaine que sociale pour les populations appelées à y habiter.

Formes urbaines et densité

Le principe de reconquête de la ville s'accompagne d'une volonté de densifier l'espace urbain afin de garantir une offre au plus grand nombre et de rendre attractif son développement économique et urbain. Dans un centre ancien ponctué de bâtiments de caractère, héritage d'un passé urbain prospère ou de bâtiments réalisés lors de grandes campagnes de reconstruction publiques après les ravages de cyclones (Ali Tur), le développement de nouvelles constructions se doit d'être respectueux et s'inscrire en continuité des formes et des typologies bâties.

Densité

Les densités recherchées doivent permettre l'accueil d'une population importante en ville, Dans le strict périmètre du centre défini dans le cadre du Projet de Renouvellement Urbain (PRU), l'ensemble des terrains disponibles voués à la construction nouvelle doit permettre un accroissement de l'offre d'environ 200 logements dont la moitié doit alimenter le parc social.

Equipements et activités

Un effort d'équipement vient confirmer le renouvellement urbain du centre où est projetée l'inscription d'un nouveau groupe scolaire en remplacement de celui de Pointe-à-Retz établi en secteur à risque avéré d'inondation (zone rouge du PPR). Parmi les équipements projetés les plus importants, citons également la construction d'une médiathèque, d'un ciné-théâtre ou encore de la cité de l'eau, équipement dédié à l'histoire de la ville intimement liée à celle du canal... À noter qu'une station d'épuration a récemment été construite.

Le développement économique est porté par le renforcement de l'offre commerciale et de services permise au contact des secteurs où l'animation urbaine sera favorisée par l'aménagement d'espaces publics, le traitement des rues en voies partagées leur conférant une dimension piétonne et une attractivité nouvelle.

Ce développement, favorisé en mixité avec la fonction de logement, sera systématiquement encouragé dans la zone centrale du PLU (secteur UAa) où des dispositions spécifiques incitent à cette mixité et au développement d'activités économiques.

Enfin l'accueil en cœur de ville d'activités artisanales ou de petite industrie n'est pas souhaité. Il est renvoyé dans des secteurs spécifiques établis en marge de la ville (Richeval) et sur l'axe de circulation majeure qu'est la RN5, de part et d'autre de la ville, au niveau de Bosredon, à l'Ouest et de Blanchet, à l'Est.



Mise en valeur suggérée du canal des Rotours

OAP du Centre-Bourg

