



PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT JEAN SUR VEYLE MODIFICATION N°3

DOSSIER PROJET - Mars 2018

9. Additif aux orientations d'aménagement et de programmation APRES modification



Vu pour être annexé à la délibération n° du	PLU approuvé le 3 mars 2005	Modification n°3 approuvée le :
Le président,	Modification n°1 approuvée le 4 avril 2008	
Christophe GREFFET	Modification n°2 approuvée le 3 juin 2010	
	Révision simplifiée n°1 approuvée le 3 juin 2010	
	Modification simplifiée n°1 approuvée le 13 janvier 2011	
	Mise en comptabilité approuvée le 23 juillet 2015	



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
PREAMBULE	3
1. Parti général d'aménagement SECTEUR DE CROYAT EST	4
2. Parti général d'aménagement SECTEUR DE CROYAT OUEST	10

PREAMBULE

L'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme précise que « *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.* »

De plus, l'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme complète et indique que « *Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »

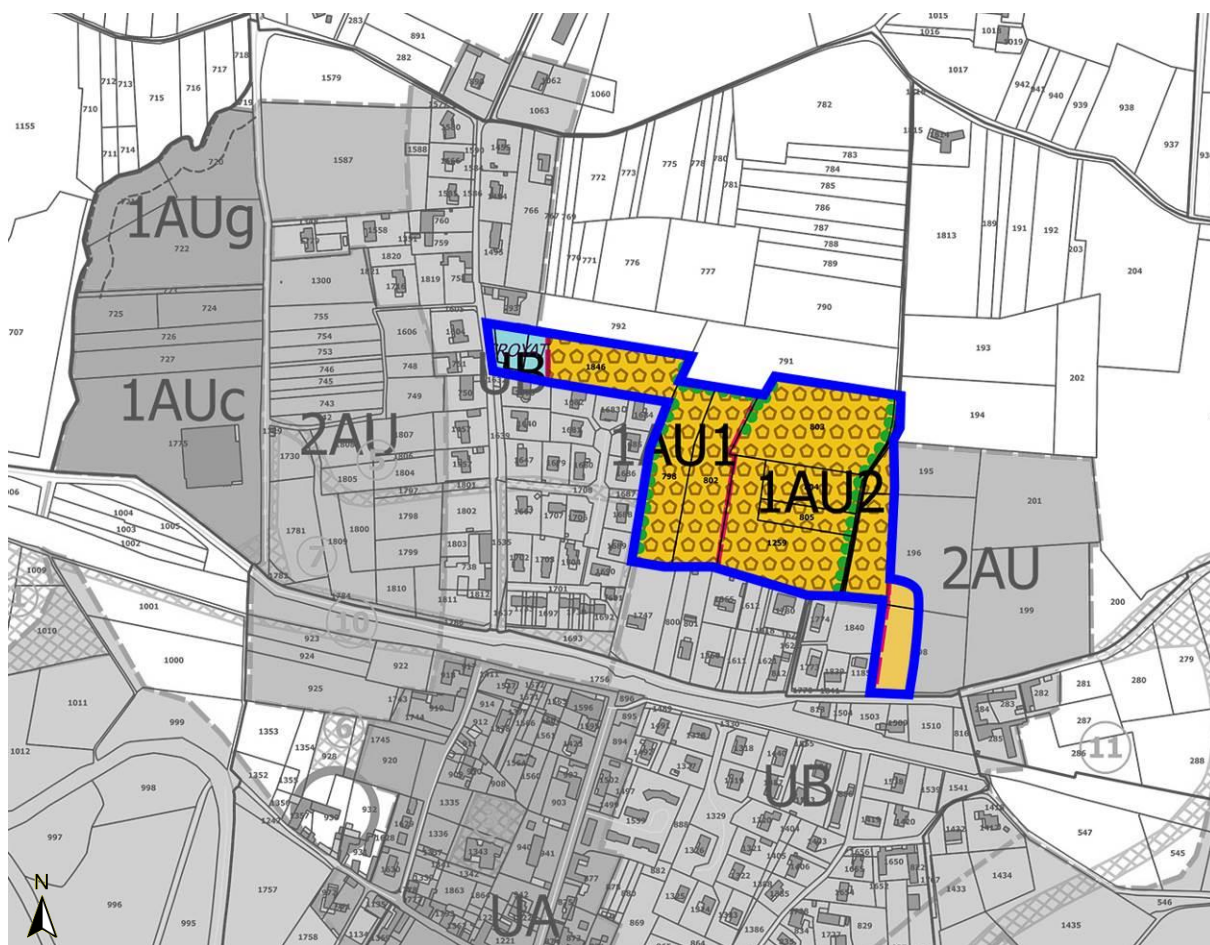
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont cohérentes avec le PADD, avec le règlement et ses documents graphiques.

Elles s'imposent aux constructeurs en termes de **compatibilité** et non de conformité.

1. Parti général d'aménagement SECTEUR DE CROYAT EST

1.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Le projet d'aménagement s'inscrit sur un secteur de 4,81ha, au Nord du territoire communal comprenant la zone 1AU1 sur 1,85 ha, la zone 1AU2 sur 2,74 ha, soit une superficie de 4,59 ha en 1AU, ainsi que 0,03 ha en zone UB et 0,19 ha en 2AU.



Localisation de l'orientation d'aménagement et de programmation

Cette urbanisation s'insère dans la continuité et en prolongement du tissu urbain existant à l'Ouest et au Sud du secteur. Elle permet le confortement de l'urbanisation par un épaississement de la tâche urbaine en bordure de la route départementale.

1.2 PHASAGE DE L'AMENAGEMENT

L'aménagement du secteur devra être réalisé en deux étapes principales. La phase 1 concerne l'urbanisation de la partie Ouest du secteur, correspondant à la zone 1AU1, dans le prolongement du tissu existant. Elle constituera la première tranche d'urbanisation.

La phase 2 concerne la moitié Est du secteur concerné par l'orientation d'aménagement, classée en zone 1AU2. Elle ne pourra se réaliser qu'après l'urbanisation de la zone 1AU1 (phase 1) et que l'ensemble des constructions y seront réalisées ou en voie d'achèvement.

L'urbanisation de chaque phase dans son ensemble devra constituer une opération d'ensemble. Ces deux phases sont elles-mêmes composées de deux secteurs. Ces secteurs pourront former une tranche ou une étape d'aménagement des phases 1 ou 2, mais au sein d'une opération globale intégrant l'ensemble de la phase. L'ordre d'urbanisation de chaque secteur est libre.

1.3 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le schéma d'aménagement prévoit la réalisation de dessertes depuis la route départementale 51B et la Route de Croyat.

Le principe consiste en la réalisation d'une voie principale permettant la desserte de l'ensemble de l'opération. Cette voie structurera l'aménagement du secteur.

Une voie secondaire sera créée pour relier le lotissement et la rue Henri Dumont à l'Ouest, jusqu'à la nouvelle voie principale. Son profil pourra être plus réduit que la voie principale.

Le débouché de la voie principale sur la RD51B nécessitera l'aménagement du carrefour. Il sera étudié et défini en concertation avec le Conseil Départemental et en fonction de ses préconisations. Par ailleurs, le Département devra être sollicité pour tout aménagement en interface avec le réseau routier départemental.

La desserte fine des logements pourra être assurée par des courées, cours urbaines, venelles, aménagements en zone de rencontre.

Des cheminements doux permettront de relier les différents quartiers à la nouvelle opération. Ainsi le chemin rural existant en partie Est du secteur devra être conservé pour les modes doux. Des cheminements en modes doux devront être également créés le long de la voie principale et de la voie secondaire, comme au sein des espaces verts accueillant les bassins de rétention des eaux pluviales.

Enfin, les cheminements devront être prolongés en direction du centre-bourg. Aussi, des liaisons sont à prévoir entre le nouveau quartier et la RD51B. De plus, un cheminement piéton sécurisé sera à mettre en place le long de cette voie majeure, tout en assurant une parfaite continuité des cheminements Nord-Sud (traversées sécurisées de la voie).

De plus, une liaison piétonne devra être assurée entre le chemin des Vallières dans sa partie Sud (desserte des 4 maisons) et la voie nouvelle. Il pourra aussi être réalisée une liaison routière en sens unique ; dans ce cas, le tronçon de voie principale à l'Est sur la zone 2AU ne sera pas obligatoirement à créer.

Enfin, le projet devra prendre en compte l'accès aux parcelles agricoles exploitées, notamment par le chemin rural existant en partie Est, si d'autres accès aux parcelles ne peuvent être créés.

1.4 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le projet prévoit une mixité via des formes urbaines variées. En conséquence, l'aménagement de la zone devra prévoir l'urbanisation sous la forme de logements individuel libres, mais aussi des formes plus denses, telles que de l'habitat individuel groupé ou intermédiaire.

Chaque phase devra atteindre une densité moyenne de 15 logements par hectare, calculée sur l'emprise de la zone 1AU dans son ensemble. Ainsi la phase 1 (zone 1AU1) devra comporter au minimum 28 logements. La phase 2 (zone 1AU2) comprendra un minimum de 41 logements.

Les aménagements devront inclure un minimum de 30% de logements groupés, intermédiaires ou collectifs. Chaque secteur devra comporter des logements groupés.

Enfin, l'opération devra comprendre au minimum 20% de logements sociaux dans chaque phase.

Il doit être encouragé et promu des implantations d'habitat moins consommatrice de foncier. Aussi, les implantations en limite séparative, en limite d'emprise publique devront être possibles et encouragées. Il s'agira de constituer des formes urbaines et un ordonnancement des constructions sur le principe de cours urbaines ou de courées, à l'image des cours bressannes traditionnelles. Cette disposition des constructions apportera également une ambiance de hameaux, de petits quartiers autour de petits espaces publics qualifiés (cour, courette, placette,...).

1.5 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'opération conduit à l'urbanisation d'une emprise importante à l'échelle du village. De plus, en bordure de la tâche urbaine, elle va constituer le déplacement de la frange urbaine.

L'intégration paysagère du quartier est donc primordiale. Elle sera assurée par les haies existantes qui devront être maintenues. La haie longeant le chemin rural, les haies séparant les parcelles sont à conserver. Elles sont protégées au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme. Leurs modifications sont soumises à déclaration préalable. Des trouées pourront néanmoins être effectuées pour le passage des voiries ou des cheminements.

D'autres haies devront être créées. Il s'agit notamment d'assurer l'intégration paysagère à chaque étape de l'urbanisation. En conséquence, les secteurs devront disposer de haies les délimitant. Cela permettra d'assurer l'insertion paysagère du quartier, au fur et à mesure de son avancement. De plus, la reconstitution de haies Nord-Sud au cœur du quartier permet de conserver les traces végétales du passé agricole, participant à la création d'un cadre de vie agréable. Des haies compléteront l'intégration paysagère en limite avec la zone agricole.

Deux espaces verts majeurs structureront le quartier. Ils apporteront une respiration dans la zone construite. Mais surtout, ils seront le support de la gestion des eaux pluviales. Ils accueilleront les ouvrages de stockage et/ou infiltration des eaux (noues, bassins de rétention,...). La position de ces ouvrages est indicative.

Les dispositifs de rétention des eaux pluviales devront donc être réalisés au moyen d'aménagements paysagés (engazonnement, plantations d'arbres et arbustes aux abords de l'ouvrage, végétation hydrophile dans les noues,...), ouverts au public (pas de cuves étanches, pas de bâches). En cas d'impossibilité technique, les dispositifs enterrés sont toutefois autorisés.




Ces espaces verts aux fonctions multiples permettront de gérer le rapport au voisinage avec le lotissement existant à l'Ouest, comme la reprise du fossé existant. A l'Est, l'espace vert permettra une bonne insertion paysagère de l'opération.


Des plantations sur les voies devront être réalisées. Par des plantations d'arbres, d'arbustes, des plantations basses, des noues paysagères, les voies seront le support d'une végétalisation renforçant le cadre de vie des futurs habitants.


Enfin, un espace public central sera aménagé près du carrefour des voies principales et secondaires. Cet espace public sera librement traité par l'aménageur. Toutefois, il devra permettre de constituer une centralité à l'échelle de l'opération et des quartiers Nord, lieu de rencontres, de jeux,...

1.6 SCHEMA DE SYNTHESE







-  Voie principale
-  Voie secondaire
-  Cheminements modes doux à créer, dont connexions entre l'opération et le centre-bourg à développer


 Aménagement du carrefour entre la RD51B et la voie principale

 Création d'un espace public central, définissant une centralité pour les quartiers Nord de la commune


Zones urbanisables :

-  Secteur A
 -  Secteur B
 -  Secteur C
 -  Secteur D
- Zone 1AU1 à urbaniser en premier
Densité moyenne de 15 logements par hectare
- Zone 1AU2 à urbaniser lorsque l'ensemble de la zone 1AU1 sera urbanisée
Densité moyenne de 15 logements par hectare

 Espaces verts à créer

 Haies existantes à conserver, protégées en vertu de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

 Haies à créer

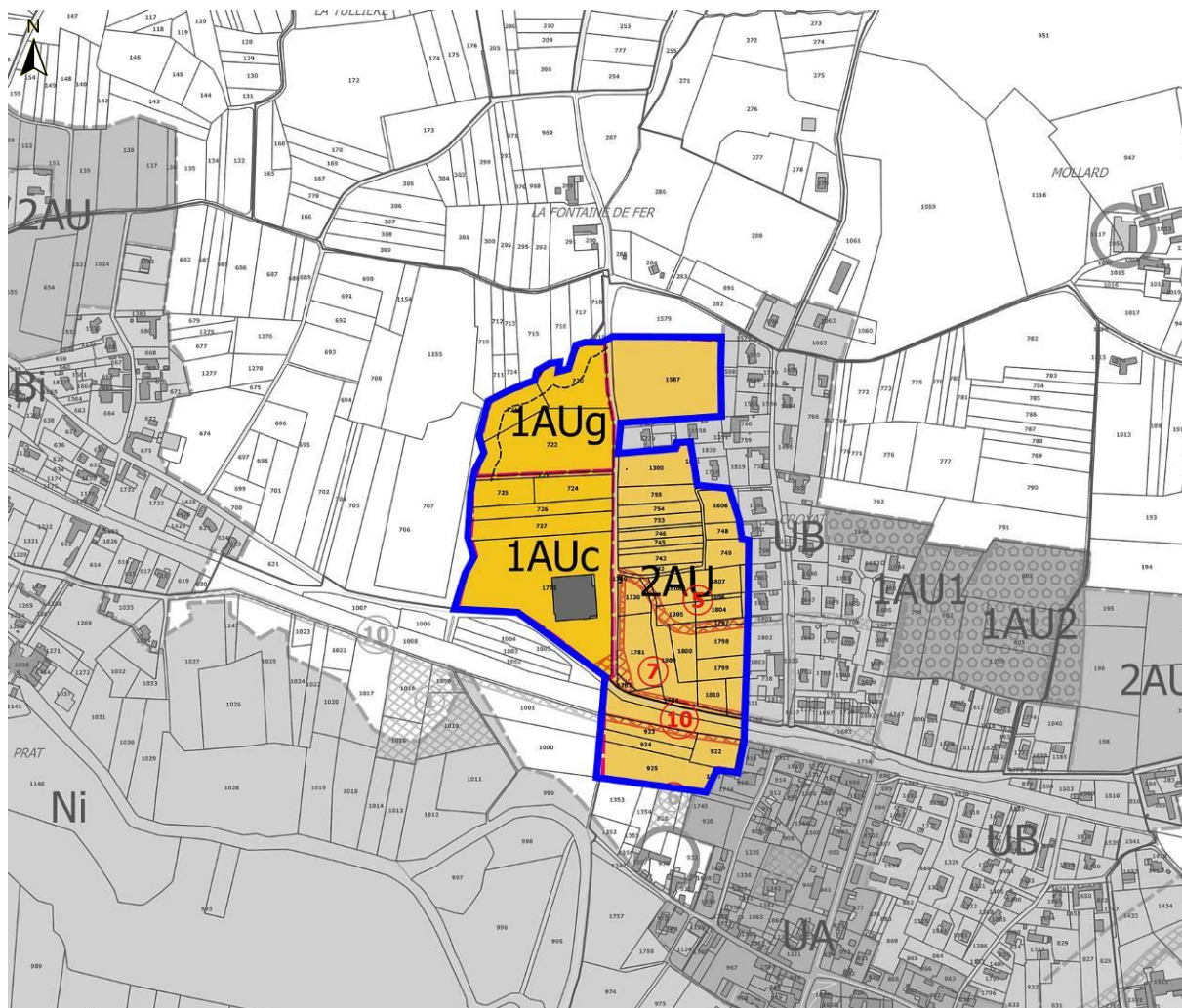
 Ouvrage de gestion des eaux pluviales : emplacement informatif

1.7 PLAN DE MASSE ILLUSTRATIF



2. Parti général d'aménagement SECTEUR DE CROYAT OUEST

2.1 LOCALISATION ET ENJEUX



Localisation de l'orientation d'aménagement et de programmation

Orientations d'aménagement pour les zones 1AU et 2AU de Croyat

Les zones d'urbanisation future de CROYAT se développeront autour de voies hiérarchisées.

Les grandes orientations d'aménagement sont les suivantes :

- une voirie principale, parallèle à la voie ferrée, reliera la route de PERREX à la zone d'équipement collectif
- cette voie sera paysagée, plantée et doublée d'une voie piétonne,
- des placettes rythmeront le parcours pour casser la vitesse des véhicules,
- des secteurs spécialisés répartis sur la voie principale favoriseront la mixité de l'habitat et la diversité des activités urbaines.

