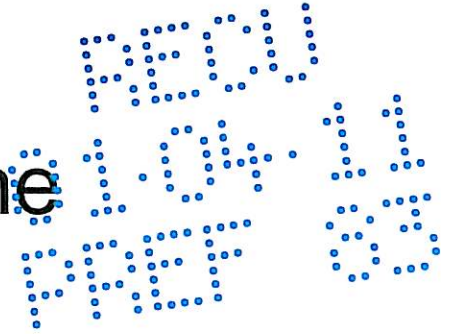




Commune de Bormes-les-Mimosas



Plan Local d'Urbanisme

Orientations particulières d'aménagement

Pièce n°3

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Municipal en date du :
Le Maire, 28 Mars 2011

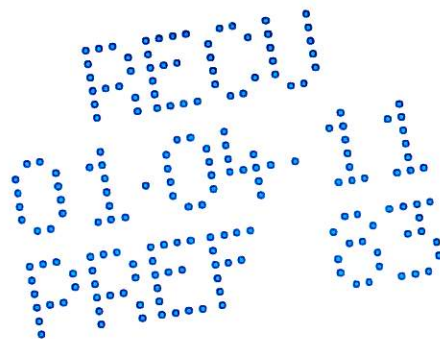


ALBERT VATINET

P.O.S. (hors site classé Bénat) approuvé le 23/03/1994		P.L.U. approuvé le 28/03/2011	
Révisions partielles N°1 : 16.11.1999 N°2 : 08.06.2000	Modification P.O.S. N° 1 : 22.06.1994 N° 2 : 25.04.1996 N° 3 : 27.06.1996 N° 4 : 06.02.1997 N° 5 : 24.06.1997 N° 6 : 20.10.1997 N° 7 : 11.12.1997 N° 8 : 03.12.1998 N° 9 : 29.06.1999 N° 10 : 28.03.2000 N° 11 : 08.06.2000 N° 12 : 15.11.2004 N° 13 : 14.03.2005 N° 14 : 14.09.2006	Révision P.L.U.	Modification P.L.U.
Révision d'urgence N°1 : 03.02.2003			
Révision simplifiée N°1 : 14.12.2009			
Mises à jour P.O.S. N° 1 : 17.06.1994 N° 2 : 23.12.1994 N° 3 : 15.01.1997 N° 4 : 12.09.2000 N° 5 : 23.03.2001		Mise à jour P.L.U.	

Mars 2011

Sommaire



Préambule	3
La requalification de la RD 559.....	4
Localisation du secteur.....	5
Les objectifs d'aménagement	5
Orientations et schéma d'aménagement	6
La restructuration de la plaine du Batailler	8
Localisation du secteur.....	8
Les objectifs d'aménagement	9
Orientations générales et schéma d'aménagement global de la plaine du Batailler	10
Les conditions d'aménagement : principes généraux	12
Les zones d'urbanisation future pour habitat	13

Préambule

La loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 a dissocié les orientations particulières d'aménagement du Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Il s'agit d'une pièce facultative qui expose la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs à enjeux de son territoire.

Elles permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs en **cohérence avec les orientations générales** du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

La formulation des orientations d'aménagement particulières prend la forme de schémas et/ou de fiches thématiques ou sectorisées.

L'article R.123-3 du Code de l'Urbanisme définit précisément les items pouvant être développés par les orientations particulières de la commune :

- les mesures de nature à préserver les centres-villes et les centres de quartier, les développer ou en créer de nouveaux,
- les actions et opérations relatives à la restructuration ou à la réhabilitation d'îlots, de quartiers ou de secteurs, les interventions destinées à lutter contre l'insalubrité et à restructurer, restaurer ou réhabiliter des îlots ou des immeubles,
- les caractéristiques et le traitement des rues, sentiers piétonniers et pistes cyclables et des espaces et ouvrages publics à conserver, à modifier ou à créer,
- les actions et opérations d'aménagement de nature à assurer la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers,
- les conditions d'aménagement des entrées de ville en application de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme,
- les mesures de nature à assurer la préservation des paysages.

Les orientations d'aménagement s'imposent en termes de compatibilité au règlement et à ses documents graphiques et non de conformité selon les conditions définies par l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques.

Comme le précise l'article R 123-6, en zone à urbaniser, lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, les orientations d'aménagement et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone.

Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et le règlement.

Par ailleurs s'agissant d'une commune soumise aux dispositions de la loi Littoral, les opérations d'aménagement et les constructions nouvelles doivent satisfaire au principe de continuité avec l'agglomération (au sens de l'article L.146-4-I du C.U.)

Les orientations d'aménagement traduisent localement le projet global énoncé précédemment, elles permettent le cas échéant d'affiner les propositions.

Les orientations particulières de Bormes-les-Mimosas sont organisées autour de deux problématiques complémentaires :

- Le traitement de la RD 559 et de l'entrée de ville (projet urbain au sens du L.111-1-4)
- Le projet d'aménagement de la plaine (secteurs du Batailler, du Ginget et de La Gare)

Il s'agit essentiellement de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs (axes de composition, principes d'accès et de desserte, capacités, esquisses de programme, préconisations urbaines et paysagères), quitte à prévoir des études spécifiques complémentaires (faisabilité urbanistique et technico-financières de l'urbanisation de certaines parties, ...).

La requalification de la RD 559

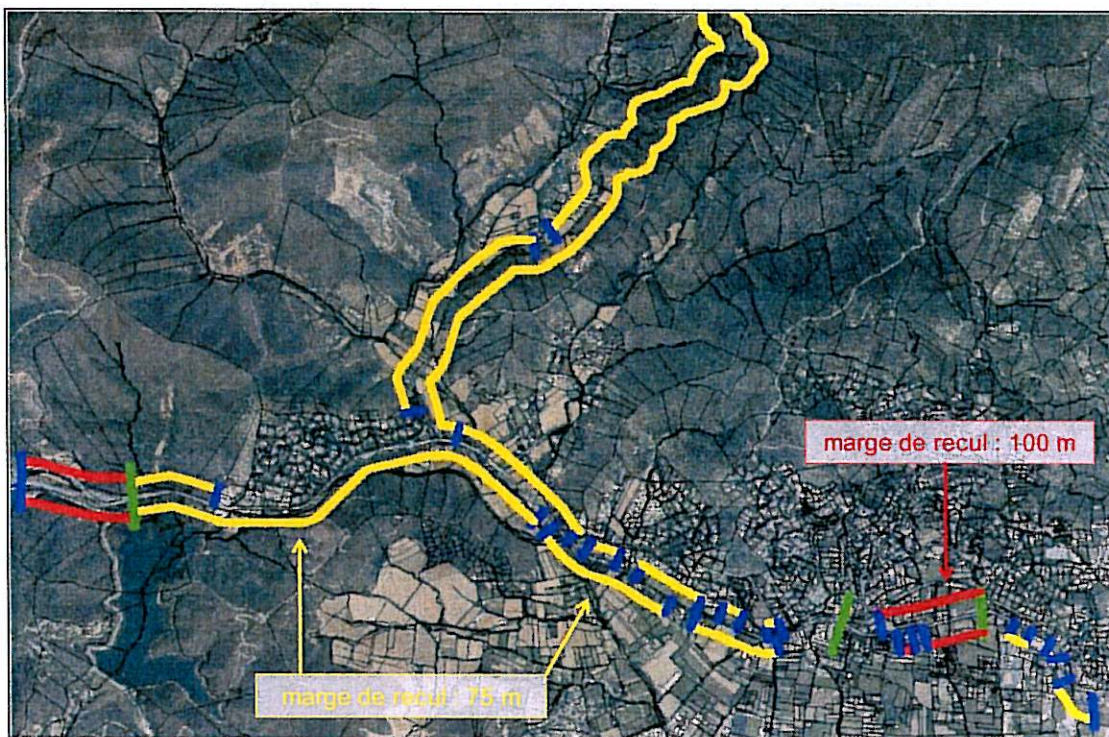
Cette orientation particulière présente les principes retenus pour la requalification de la RD 559 définis suite à une étude d'entrée de ville.

Rappel :

La loi du 2 février 1995 a introduit l'article L. 111-1-4 dans le Code de l'urbanisme, dite « loi Barnier ». Elle incite les communes à inscrire dans leurs documents d'urbanisme des dispositions générales pour les zones situées en bordure des voies classées à grande circulation et des déviations au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.

En l'absence d'une telle réflexion sur « les entrées de ville », les constructions sur les espaces non urbanisés sont interdites sur la commune de Bormes en dehors d'une bande de :

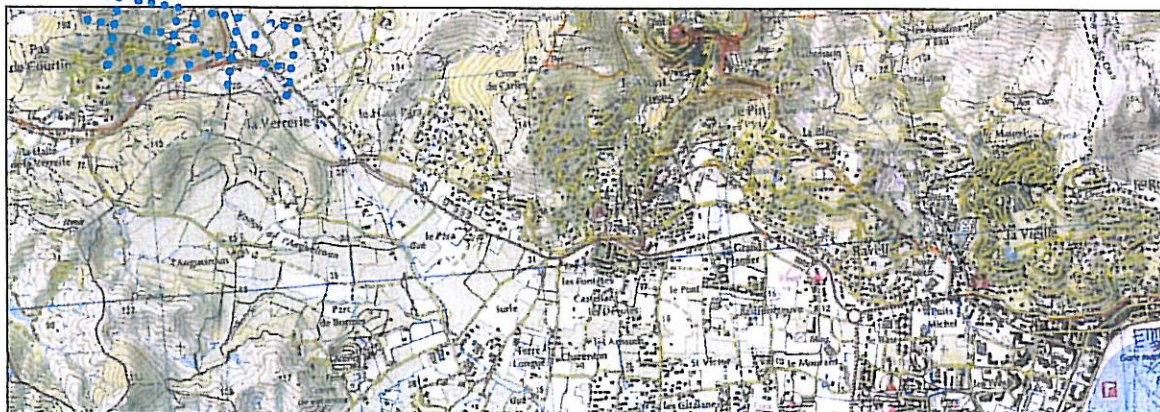
- 100 m de part et d'autre de l'axe de la RD 559, du carrefour du Niel au chemin de Bénat, ainsi que de part et d'autre de l'axe de la RD 98 de la limite communale Ouest (avec La Londe) à l'entrée du lotissement de la Verrerie, classées en déviation de voie à grande circulation sur ces sections.
- 75 m de part et d'autre de l'axe de la RD 559, ainsi que de part et d'autre de la RD 198, classées en voie à grande circulation sur le reste de leur itinéraire communal.



A partir d'un diagnostic et d'un programme fonctionnel partagés par la Commune et les services de la DRTPF du Conseil Général du Var, la Commune propose dans la partie urbaine de l'itinéraire de la RD 559 un projet urbain répondant aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (entrée de ville), permettant de se soustraire aux marges de recul existantes. A l'inverse, dans les zones agricoles et naturelles, ces dernières s'appliquent toujours.

Sur la base du parti d'aménagement élaboré par l'équipe d'étude, et après sa validation par la commune et la DRTPF, le projet est intégré dans le PLU en cours d'élaboration, dans le PADD, dans les orientations particulières d'aménagement, dans le règlement (plan de zonage et texte) ainsi que dans la liste des emplacements réservés.

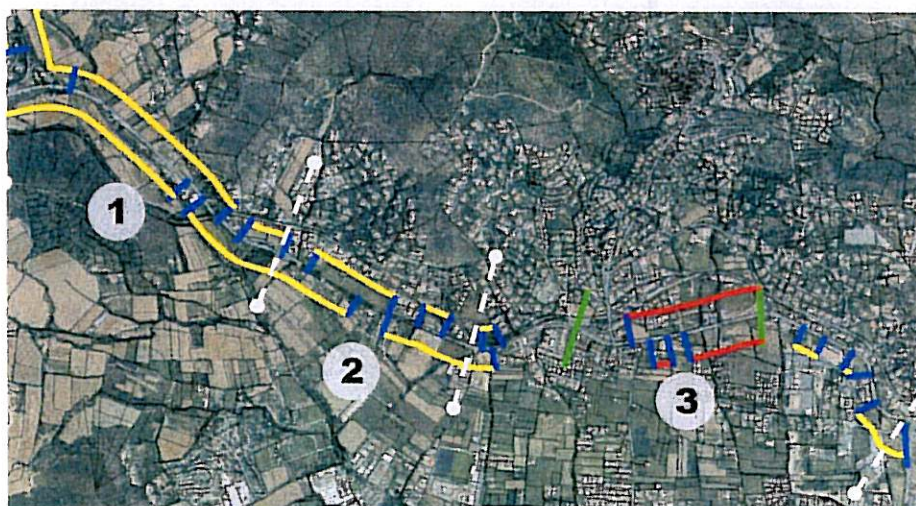
Localisation du secteur



En ligne de rupture de pente entre plaine et collines, la RD 559 longe la plaine du Batailler traversant des zones de campagne, puis des secteurs péri-urbains et urbains qui se sont développés de manière quasi-linéaire.

Cette route départementale et ses abords constituent l'entrée de ville Ouest de Bormes et du Lavandou. Il s'agit de l'entrée aux enjeux paysagers et urbains les plus forts pour la commune puisque c'est celle de l'aire toulonnaise. De plus, à partir du giratoire du Pin, la RD 559 se situe au cœur de la zone d'expansion urbaine de Bormes, déjà classée en zone d'urbanisation future dans le zonage du P.O.S. approuvé.

Elle assure aussi la majorité des échanges de proximité (déplacements domicile/travail, dessertes de lotissement ou d'activités, accès privatifs compliquant la circulation et la sécurité).



Les trois types de sections entre la Verrerie et la Baou : campagne, péri-urbain et urbain

Les objectifs d'aménagement

L'important développement économique et urbain qu'a connu la commune de Bormes ces dernières décennies a renforcé le rôle structurant de la RD 559. De fait, ses caractéristiques géométriques ne sont plus adaptées pour desservir correctement et en toute sécurité les zones d'urbanisation, denses et diffuses, ainsi que les secteurs d'activités situés à ses abords.

Il s'agit de donner à cet axe routier les meilleures conditions de circulation (sécurité, confort et capacités du trafic) tout en valorisant les potentiels du territoire traversé et en maîtrisant les enjeux liés au développement urbain prévisible.

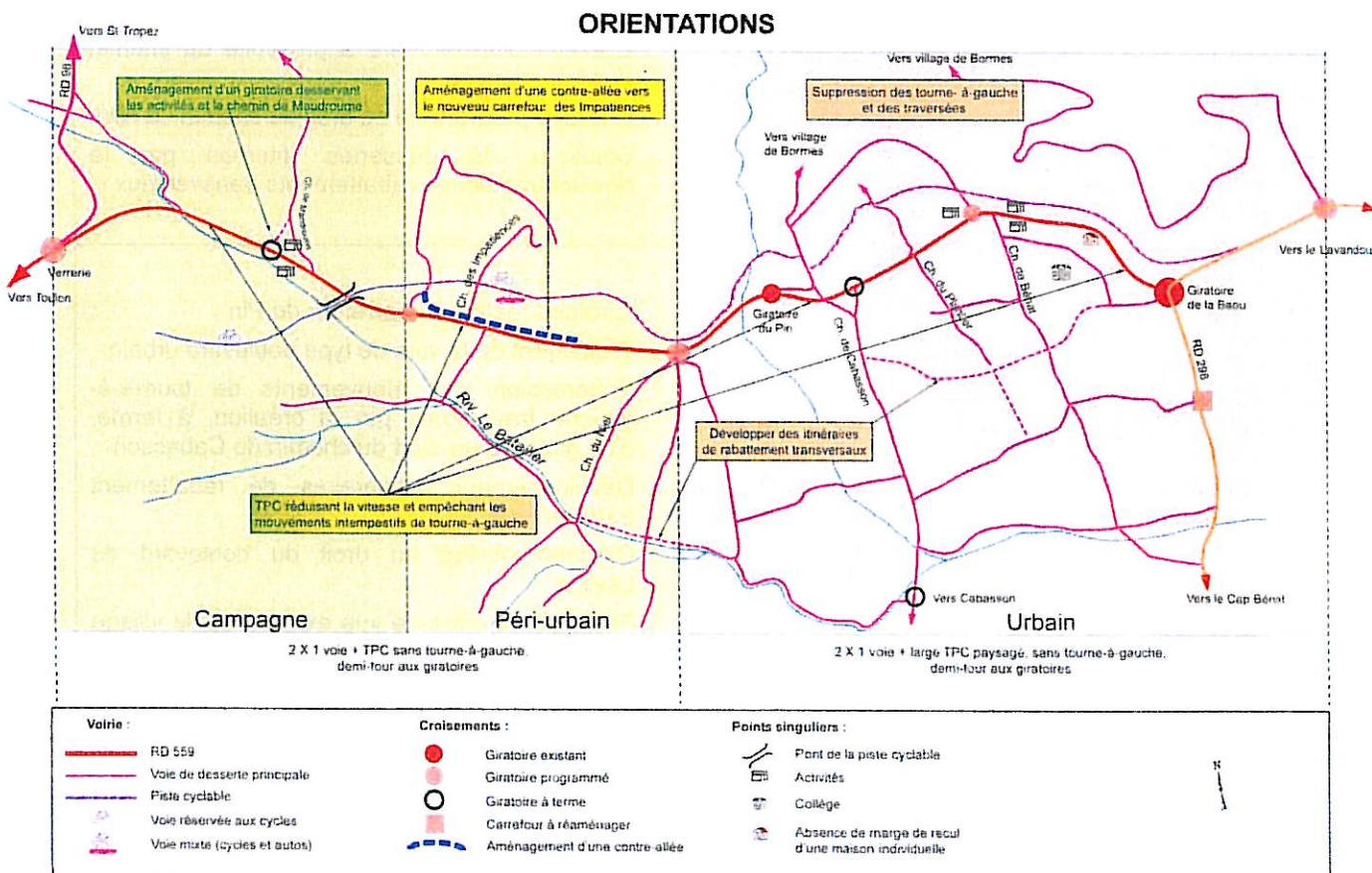
Les principaux objectifs assignés à l'aménagement de la RD 559 sont les suivants :

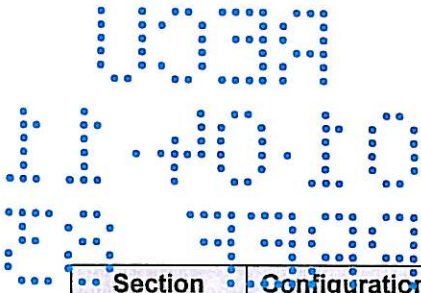
1. Affirmer et préserver les spécificités de chaque espace traversé par l'aménagement d'un profil en travers en cohérence avec les terrains desservis et les espaces traversés.
2. Sécuriser et fluidifier la RD 559, assurer la bonne circulation des 2 roues.
3. Organiser le développement des zones d'urbanisation future

Orientations et schéma d'aménagement

La mise en œuvre des trois grands objectifs ci-dessus passe par la réalisation de grands principes d'aménagements, qui constituent les éléments forts du projet :

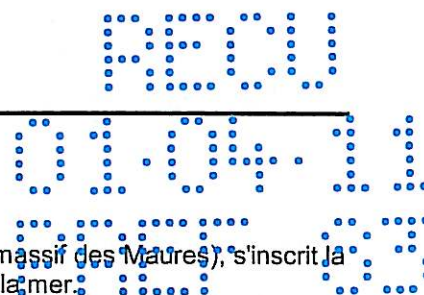
- Une mise en sécurité des accès aux zones résidentielles qui se développent tout le long du parcours :
 - le réaménagement de la plateforme actuelle et l'amélioration visuelle des accès,
 - la création de giratoires successifs permettant de supprimer les tourne-à-gauche dangereux.
- Un aménagement de type boulevard urbain dans les sections urbaines, entre les carrefours du Pin (voire du Niel) et de la Baou :
 - le traitement des accotements de façon homogène et cohérente (plantations, larges trottoirs)
 - la sécurisation des traversées d'agglomération grâce à des caractéristiques géométriques adaptées (type voirie urbaine).
- Une revalorisation des zones mitées par un développement de l'urbanisation cohérent, mais aussi une mise en perspective des éléments majeurs du paysage traversé.





Section	Configuration	Profil à terme	Orientations spécifiques
La Verrerie	Rase campagne	2X1 voie + TPC sans tourne-à-gauche avec demi-tour aux giratoires	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'un giratoire au droit de la RD98. - Sécurisation des tourne-à-gauche conservés par l'aménagement d'une voie de stockage au niveau du terre-plein central - Création, à terme, d'un giratoire en amont de la future zone d'activités - Abaissement des vitesses par l'aménagement d'un TPC et la réduction de la largeur de la chaussée - Amélioration de la signalétique
Hameau de Maudroume			
Chemin des Impatience	Péri-urbain	2X1 voie + TPC sans tourne-à-gauche avec demi-tour aux giratoires	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'une contre-allée desservant le quartier des Impatiences et ses abords réaménagés - Création d'un giratoire à proximité du chemin des Impatiences - Giratoire programmé au droit du chemin du Niel - Solutions de dessertes internes par le développement de rabattements transversaux
Chemin du Niel			
Carrefour du Pin	Urbain	2X1 voie + large TPC sans tourne-à-gauche avec demi-tour aux giratoires	<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire réalisé au carrefour du Pin - Traitement de la voie de type boulevard urbain - Suppression des mouvements de tourne-à-gauche traversants par la création, à terme, d'un giratoire au droit du chemin de Cabasson - Développement d'itinéraires de rabattement transversaux - Giratoire réalisé au droit du boulevard du Levant - Préserver le cône de vue existant sur le village depuis les abords de la RD et particulièrement de ceux du giratoire
Chemin de Cabasson			
Carrefour Frédéric Mistral			

La restructuration de la plaine du Batailler



Localisation du secteur

Entre les deux composants forts du grand paysage (le Cap Bénat et le massif des Maures), s'inscrit la plaine du Batailler. Elle s'étire d'Est en Ouest, du pied du village jusqu'à la mer. Elle est desservie principalement par la route départementale RD 559 dont l'étude entrée de ville a précisé les principes d'aménagement, principes d'aménagement développés dans la partie précédente.

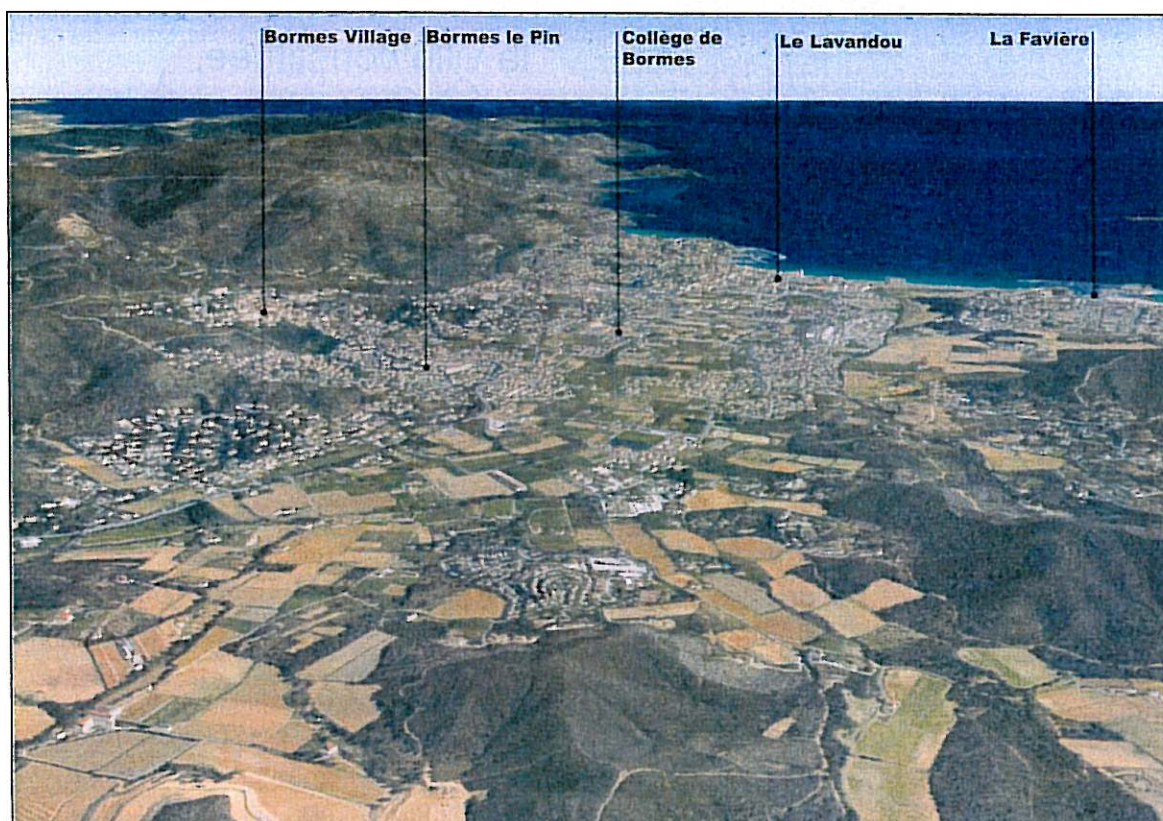
Cette plaine agricole plus ou moins exploitée présente :

- une partie Ouest aux espaces agricoles préservés.
- une partie Est où seuls subsistent des espaces agricoles interstitiels ou en friches

Deux zones d'activités, implantées à proximité du Batailler, de superficie réduite et de vocation affirmée au POS et au projet de PLU sont vitales pour l'activité économique de l'agglomération.

Dans la partie Est, l'urbanisation s'est développée sous deux formes différentes mais tout aussi consommatrice d'espace :

- une urbanisation linéaire et peu organisée (maisons individuelles, lotissements, activités économiques) le long de la RD 559
- une urbanisation diffuse au pied du village ou au contact du Lavandou avec des secteurs résidentiels plus ou moins denses et une agriculture interstitielle fortement fragilisée



La plaine du Batailler

Les objectifs d'aménagement

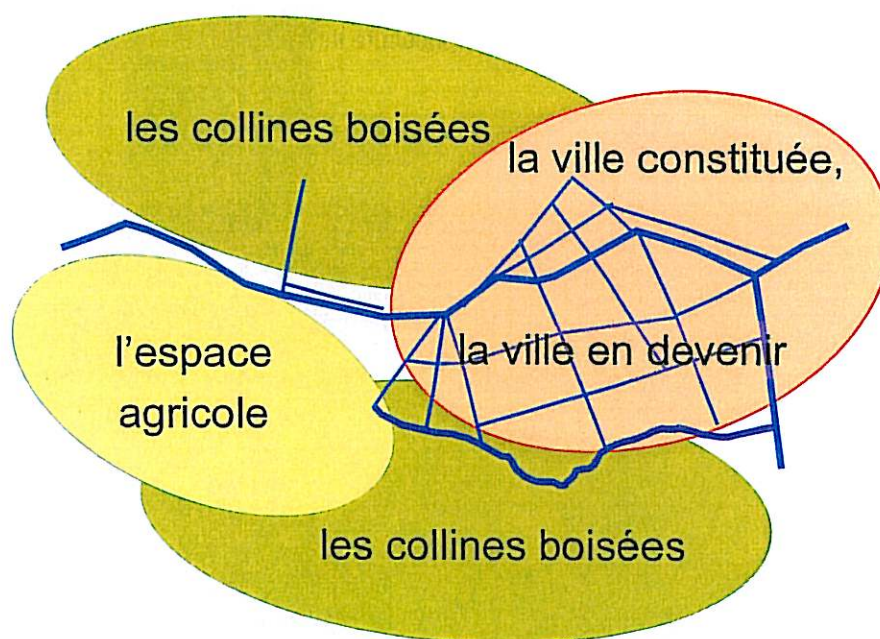
L'objectif principal est de faire de ce secteur de la plaine du Batailler le trait d'union entre les deux pôles de vie de l'agglomération (village-le Pin et le Lavandou-La Favière) et d'assurer un développement urbain durable et mieux contrôlé tout en répondant aux besoins de développement de la commune et de l'agglomération (habitat, activités, équipements...).

Il s'agit dans ce secteur de réaliser un quartier nouveau promouvant la mixité sociale (notamment par le logement résidentiel, intermédiaire ou social) et des fonctions (habitat, activité, commerces, services, bureaux, équipements publics), un environnement de qualité, la prise en compte des problématiques des déplacements, modes doux plus particulièrement.

Les objectifs du projet urbain pour la plaine sont donc :

- Développer l'habitat en continuité du tissu urbain existant,
- Organiser de façon cohérente les réseaux (voiries et réseaux divers),
- Préserver les éléments naturels et paysagers

Par ailleurs, l'implantation récente de nouveaux équipements (collège, gendarmerie, crèche et logements pour sociaux) constitue la première étape de l'aménagement et de la restructuration de la plaine en vue de conforter et terminer au mieux l'urbanisation peu organisée qui s'y est développée et donner au paysage de la plaine une meilleure image, construite et plus lisible.



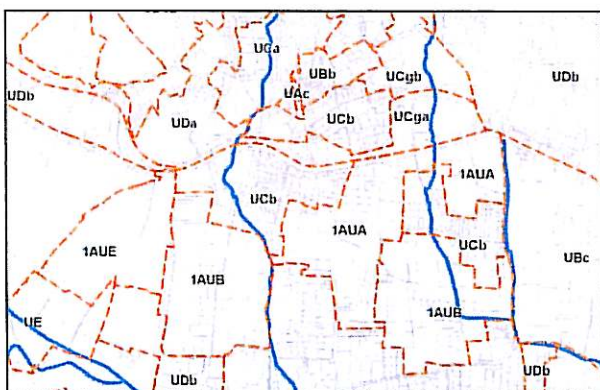
Les grandes unités de la plaine du Batailler
La ville, ses limites, sa trame urbaine

Orientations générales et schéma d'aménagement global de la plaine du Batailler

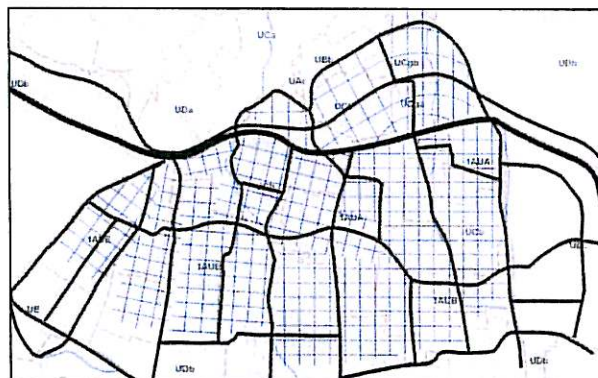
La Commune souhaite fixer des principes d'urbanisation sur ce secteur afin de préserver l'avenir, tout en laissant une certaine souplesse pour l'aménagement du secteur. Pour cela, elle va également s'appuyer sur le projet de requalification de la RD 559 pour réaménager et valoriser cette plaine.

Le projet de développement de la plaine repose sur plusieurs principes :

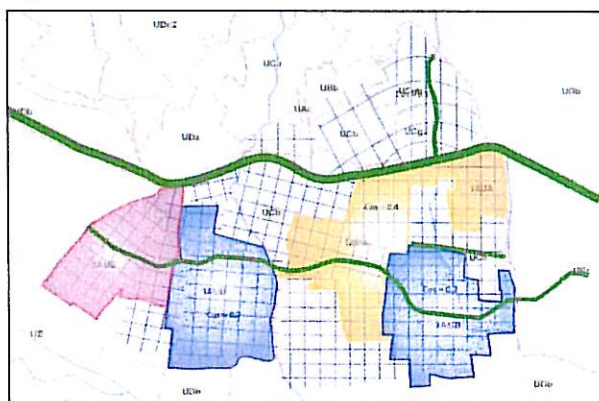
- une plaine agricole (à l'Ouest) préservée par une délimitation franche entre espace urbain et espace agricole, matérialisée par le chemin du Niel
- une affirmation du caractère urbain de la plaine à l'Est :
 - des aménagements en rapport avec le caractère de voie urbaine de la RD 559
 - une répartition des volumétries et des densités urbaines en cohérence avec les zones urbaines voisines et le grand paysage urbain et naturel
 - des équipements et activités favorisant le développement d'un pôle de vie permanente
- une forte valorisation paysagère du site
 - des entrées de ville requalifiées (cf. partie précédente)
 - les cônes de vue significatifs vers le village seront préservés ainsi que les éléments végétaux majeurs (grands pins en bordure de la RD 559). (cf. partie précédente)
 - les ripisylves accompagnant les cours d'eau et canaux sont considérées comme des éléments de structuration urbaine
 - d'une manière générale, l'accompagnement végétal des opérations pourra être accentué selon les secteurs
- Le respect de la trame foncière résultant du relief, du réseau viaire pour conserver des ambiances urbaines particulières à la plaine.
- une prise en compte des risques hydrauliques : des bassins de rétention paysagers conditionnant la mise en œuvre de l'urbanisation



Trame du foncier : une combinaison du relief, du réseau viaire, hydrographique...



Prise en compte de la trame dans le réseau actuel et projeté



Trame et voirie paysagère

Les conditions d'aménagement : principes généraux

L'ensemble des zones à urbaniser est traité dans la mesure où la constructibilité n'est pas conditionnée par une modification ou une révision du plan. Les principes d'aménagement sont liés aux règles édictées dans le règlement. Les orientations exposent les conditions d'aménagement et d'équipement des zones AU, dot la périphérie immédiate est suffisamment desservie en équipements publics (article R.123-6). Les constructions seront alors autorisées au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes.

Voirie et espaces publics

Le programme d'équipement public de la plaine prévoit notamment le réaménagement des voiries existantes, l'aménagement de voiries nouvelles de desserte interne et de liaison avec les quartiers environnants (carrefours, pistes cyclables),

Le maillage viaire se structure autour de plusieurs axes existants et quadrillant la plaine. Ces axes bénéficient d'emplacements réservés destinés à améliorer leur fonction de desserte et seront paysagés. Les plus importants permettant les liaisons interquartiers sont :

- la RD 559 faisant l'objet d'un projet d'entrée de ville (cf. entrée de ville) et colonne vertébrale du projet de développement de la plaine
- le chemin du Batailler en bordure Sud de la plaine qui sera élargi et prolongé jusqu'à la route de Cabasson
- les chemins de Bénat et de Cabasson traversant la plaine du Nord au Sud, permettant d'accéder au littoral seront eux aussi réaménagés.

Ces axes sont reliés entre eux par un réseau de voies secondaires permettant les liaisons internes dont le gabarit sera adapté à leur usage (réaménagement ou création de voirie).

Le quartier de la Plaine est également parcouru par des pistes cyclables et complété par un réseau de cheminements piétonniers.

Réseaux divers

La réalisation de l'ensemble des réseaux est programmée :

- assainissement
- eaux pluviales dont plusieurs bassins de rétention successifs
- eau potable
- éclairage public
- téléphone
- électricité et gaz

En termes de gestion des bassins de rétention des eaux pluviales, ils sont, dans la mesure du possible :

- de grande taille afin d'éviter une multiplication de bassins plus petits grevant le foncier disponible au gré des opérations et sans possibilités réelles d'intégration paysagère
- paysagés pour participer à l'ossature verte de la plaine

afin d'offrir avec leur réseau de fossés collecteurs en amont des possibilités d'usages complémentaires (espaces verts, piétonniers...).

Autres équipements et logements

Des équipements publics, des activités artisanales et commerciales accompagnent l'habitat et font de la plaine de Bormes un pôle secondaire de vie et d'activités.

La réalisation récente d'un collège, d'une gendarmerie, d'une soixantaine de logements sociaux et d'une maison de retraite médicalisée (EHPAD) contribuent à un aménagement de qualité et en réponse aux besoins des futurs habitants et usagers de l'agglomération (Bormes-Le Lavandou).

Les nouveaux équipements viennent compléter les équipements déjà présents : le centre-multi accueil de la commune, l'école primaire, le centre de loisir, le gymnase départemental et la salle polyvalente.

Les zones d'urbanisation future pour habitat : les enjeux quantitatifs, le phasage et les principes d'aménagement

Enjeux quantitatifs : la capacité d'accueil des zones AU dédiées principalement à l'habitat.

Les zones AU de la plaine représentent 49,5 ha

La zone AUA recouvre 19,2 ha, le COS est fixé à 0,40

La zone AUB recouvre 30,3 ha, le COS est fixé à 0,40

Le calcul des capacités d'accueil des zones AU est assez complexe car il doit intégrer tout un ensemble de facteurs et de contraintes :

- le COS et la surface de la zone qui fixent la SHON maximale constructible
- les contraintes urbaines et fonctionnelles : l'emprise des équipements publics d'infrastructure, (voirie, places, gestion du pluvial...) qui délimitent les îlots opérationnels
- la vocation résidentielle au sein des îlots : poids des équipements (scolaires, administratifs...), poids des services (commerces, bureaux...)
- La SHON résultante affectée au logement
- La SHON par logement (individuel et collectif)
- La répartition entre villas et collectifs
- La présence éventuelle d'un secteur de mixité sociale et la possibilité d'appliquer une règle de bonification du COS
- La part des opérations bénéficiaires d'un SurCOS

Zone	surface m ²	COS	Taux vocat. résid.	Taux contraintes urbaines	SHON produite	SHON moy. par log	nb de logts théor.	Villas	Coll.	taux LLS	LLS	Privé	nb de logts avant surCOS	Sur COS	LLS	privé	Total nb de logts
1AUA centre	134 303	0,4	0,7	0,7	26 323	90	292	80	212	0,2	43	170	292	0,2	51	204	335
1AUA Est	57 681	0,4	0,7	0,8	12 920	90	144	40	104	0,2	21	83	144	0,2	25	100	165
1AUB Est	145 051	0,2	0,8	0,85	19 727	120	164										165
1AUB Ouest	157 814	0,2	0,8	0,85	21 463	120	179										180

Les enjeux des zones AU en terme de capacité relativement aux différentes zones du PLU et du POS.

1AUA centre	335	845	43%
1AUA Est	165		
1AUB Est	165		
1AUB Ouest	180		
UCg (gare)	425	1 130	57%
U reste centre	345		
U Favière / Bénat	360		
Total PLU	1 975		
Total POS (diag : 1630)-350	1 180		
Apport PLU	695		

Le phasage

Finalement les zones AU de la plaine relativement aux capacités d'accueil résiduelles qui se dégagent du PLU ne représentent que 845 logements sur les 11 500 logements du parc total à terme (soit 7%). Leur ouverture à l'urbanisation n'augure pas d'un bouleversement du paysage urbain de la commune ni d'un rythme excessif dans leur mise en œuvre d'autant plus que celle-ci est conditionnée d'une part, par la réalisation des équipements nécessaires à leur bon fonctionnement et d'autre part, s'agissant d'un secteur actuellement très peu urbanisé le développement urbain ne pourra s'effectuer qu'en respectant le principe de continuité urbaine, au sens de l'article L146-4-1° du Code de l'Urbanisme. Il s'agit donc d'un développement en "tache d'huile" dont le rythme est fortement lié à la mise en place

des équipements d'infrastructure prioritaires : voirie et réseau d'assainissement pluvial dont bassins de rétention. La maîtrise foncière de leur emprise est déjà une première étape à franchir. Les zones les mieux desservies sont les zones 1AUA, ce sont donc elles qui sont le plus facilement urbanisable, notamment la zone 1AUA Est dont le bassin de rétention est situé sur un terrain communal. Ce phasage "naturel" correspond bien à l'esprit de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme, qui dispose que : « Le rapport de présentation peut comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. ». Le phasage retenu par la Commune est d'envisager l'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUA et 1AUB en deux temps. Dans un premier temps, il est prévu à l'ouverture la zone 1AUA et dans un second la zone 1AUB.

La zone 1AUA est pour l'essentiel en continuité avec l'agglomération constituée de Bormes, ce qui n'est pas le cas des deux secteurs de la zone 1AUB, plus enclavés dans la plaine et également moins bien desservis par la voirie.

► La zone 1AUA de Ravel et du chemin de Brégançon :

La zone 1AUA réglementée (de Ravel et du chemin de Brégançon) recouvre 10,9 ha et représente 39% des zones à urbaniser à dominante habitat

La zone 1AUA correspond à la zone INA du P.O.S., dont la partie centrale est reclassée en AUB. Desservie par la RD 559 au nord et par la RD 42a (route de Cabasson) à l'Ouest, située en interface du pôle du Pin et du pôle en émergence de Ginget, elle est destinée à assurer le prolongement des zones urbaines tout en renforçant la cohérence des quartiers urbains notamment par la mise en place d'un ensemble d'emplacements réservés, en élargissement ou en création de voiries et en dispositif d'assainissement pluvial.

Principes d'aménagement

Desserte de la zone :

La desserte de la zone se fait à partir de deux axes principaux : le chemin du Pont et la RD42a

- du chemin du Pont qui sera réaménagé viennent se piquer deux voies de desserte et de liaison :
 - au Nord de la zone une voie nouvelle réservée au plan
 - en bordure Sud de la zone par les rues du petit et grand plantier qui seront réaménagés.
- de la RD42a (route de Cabasson et de Léoube) viennent se piquer plusieurs voies de desserte et de liaison réservées au plan de zonage, notamment l'axe Est Ouest parallèle à la RD 559 (emplacements réservés N°105, 106, 107 et 108).

Sécurisation de ces accès :

L'aménagement d'un carrefour giratoire est programmé à l'intersection de la RD 42a et de la RD 559 (emplacement réservé N°2d).

Desserte interne :

La desserte des constructions s'effectuera à partir de voies structurantes réservées au plan de zonage qui traversent la zone d'Est en Ouest et du Nord au Sud et à partir d'un maillage interne privilégiant les voies secondaires plutôt qu'en impasse.

Environnement/paysage :

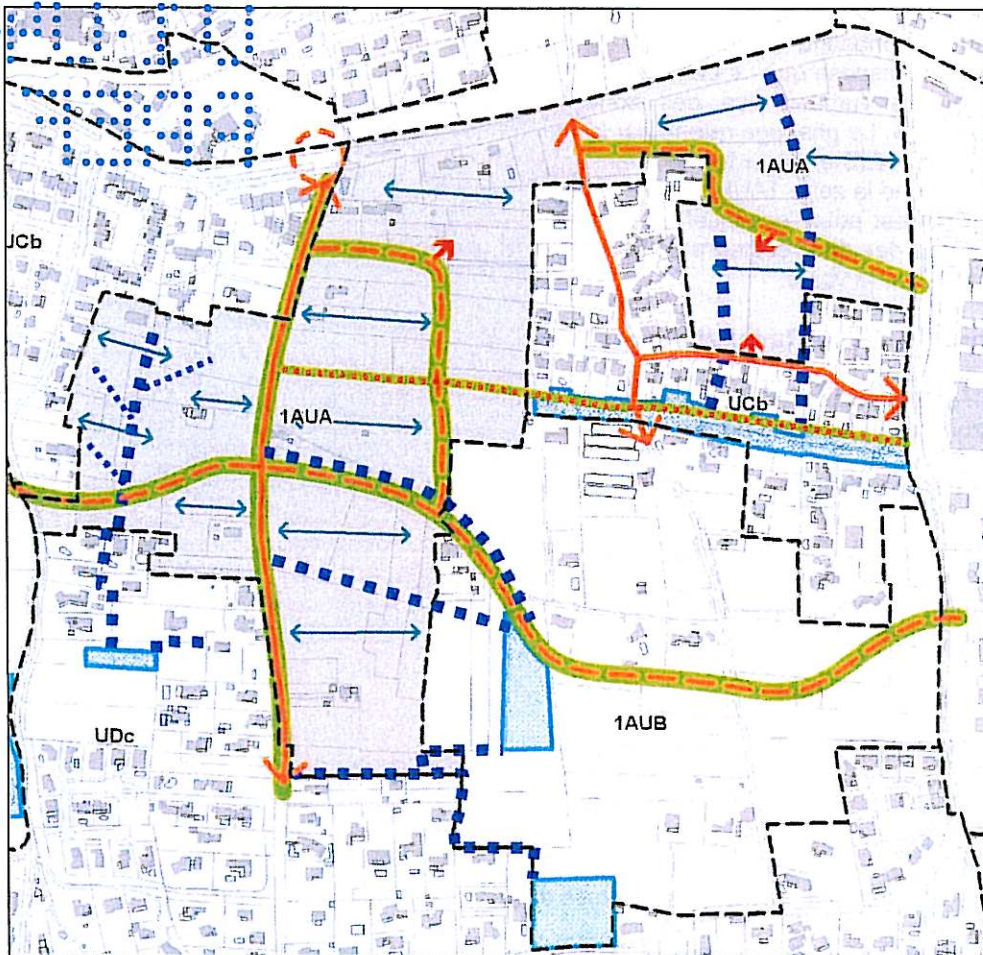
La hauteur et le gabarit de la zone permettent une volumétrie proche de celle des zones urbaines voisines. De plus, afin de mieux structurer le paysage urbain, les orientations d'aménagement imposent une exposition Sud préférentielle pour les constructions (ligne de faitage Est-Ouest). Cette exposition est par ailleurs favorable à la réalisation de constructions bioclimatiques recherchant l'insolation hivernale et se protégeant aisément de l'insolation estivale).

Au nord de la zone, du foncier est réservé pour la création d'un parking et d'un espace vert.

En contrebas de la partie Nord-Est un bassin de rétention linéaire (ER N°100) jouant le rôle de liaison piétonne avec le collège.

Au Sud de la zone, mais à l'extérieur, un bassin de rétention (ER N°143)

Orientations d'aménagement de la zone 1AUA de Ravel et du chemin de Brégançon



	Orientation principale des lignes de faitage
	Voirie de desserte et de liaison à créer
	chemin piétonnier
	Vorie existante à réaménager
	Paysagement des voies et chemins
	Fossé de collature primaire
	Bassin de rétention

Les règles d'urbanisme inhérentes à la zone :

C'est une zone d'urbanisation future réglementée à dominante habitat pouvant accueillir des commerces, bureaux ou services où les capacités des voies et réseaux existant à la périphérie immédiate de la zone sont suffisantes pour accueillir de nouvelles constructions.

Sous réserve que les équipements de viabilité suffisants soient réalisés, les règles de cette zone sont similaires à celles des zones urbaines à dominante d'habitat (UB et UC) tout en privilégiant la réalisation des constructions dans le cadre d'opérations structurées (opérations de logement d'ensemble ou de lotissements) :

- un recul par rapport à l'emprise des voies a été fixé à 5 mètres au minimum, ce recul est de l'ordre de 25 m de l'axe de la RD.

- les constructions peuvent être édifiées en ordre discontinu sans que le recul par rapport aux limites séparatives soit inférieur à 4 m
- l'emprise au sol n'est pas réglementée
- la hauteur est fixée à un maximum de 9 mètres
- afin de maîtriser l'imperméabilisation des sols, le coefficient d'espace vert minimal est fixé à 40%
- le COS est fixé à 0,40.

Afin de répondre aux besoins de logements sociaux en particulier et de favoriser la mixité urbaine, la zone 1 AUA est inscrite dans un périmètre de mixité sociale au sens de l'article L.123-1-16^{ème} du Code de l'Urbanisme et le coefficient d'occupation des sols est majoré de 20% pour les opérations comportant des logements à usage locatif bénéficiant d'un concours financier de l'Etat au sens du 3^o de l'article L. 351-2 du code de la construction et de l'habitation. Par ailleurs, un terrain bien situé a été identifié et réservé au plan de zonage en vue de la réalisation de programmes à dominante de logements locatifs sociaux en cohérence avec les dispositions de l'article L.123-2-b du code de l'urbanisme.

► La zone 1AUB réglementée Galois-Figuières-Castellan-Charenton :

La zone 1AUB réglementée recouvre 30,3 ha et représente 61 % des zones à urbaniser à dominante habitat : elle comprend deux secteurs :

- Galois-Figuières (14,5 ha)
- Castellan-Charenton (15,8 ha)

La zone 1AUB correspond à une partie de la zone INA du P.O.S. (lieux-dits des Arnauds et du Pont) et une partie de la zone NC de la plaine (au Charenton). Située en interface des zones UDC et UE, comme précédemment la zone AUA, elle est destinée à assurer le prolongement des zones urbaines, tout en renforçant la cohérence des quartiers urbains notamment par la mise en place d'un ensemble d'emplacements réservés, en élargissement ou en création de voiries.

Environnement/paysage :

Comme pour la zone 1AUA la hauteur (plus réduite) et le gabarit des constructions prévues dans la zone permettent une volumétrie proche de celle des zones urbaines voisines, avec également, afin de mieux structurer le paysage urbain, une exposition Sud préférentielle pour les constructions (ligne de faitage Est-Ouest), favorable à la réalisation de constructions bioclimatiques recherchant l'insolation hivernale et se protégeant aisément de l'insolation estivale).

Les règles d'urbanisme inhérentes à la zone :

C'est une zone d'urbanisation future réglementée à dominante habitat pouvant accueillir des commerces, bureaux ou services où les capacités des voies et réseaux existant à la périphérie immédiate de la zone sont suffisantes pour accueillir de nouvelles constructions.

Sous réserve que les équipements de viabilité suffisant soient réalisés, les règles de cette zone sont similaires à celles des zones urbaines à dominante d'habitat (UB et UC) tout en privilégiant la réalisation des constructions dans le cadre d'opérations structurées (opération de logement d'ensemble ou d'un lotissement) :

- un recul par rapport à l'emprise des voies a été fixé à 5 mètres au minimum,
- les constructions peuvent être édifiées en ordre discontinu sans que le recul par rapport aux limites séparatives soit inférieur à 4 m
- l'emprise au sol n'est pas réglementée
- la hauteur est fixée à un maximum de 7 mètres
- afin de maîtriser l'imperméabilisation des sols, le coefficient d'espace vert minimal est fixé à 70%
- le COS est fixé à 0,20 pour assurer une continuité morphologique avec les zones UD mitoyennes

Le COS de 0,20, retenu pour des motifs paysagers est insuffisant pour mettre en place un secteur de mixité sociale au sens du L.123-1-16^{ème}.

Le zone 1AUB de la Plaine : quartiers Galois-Figuières.

Principes d'aménagement

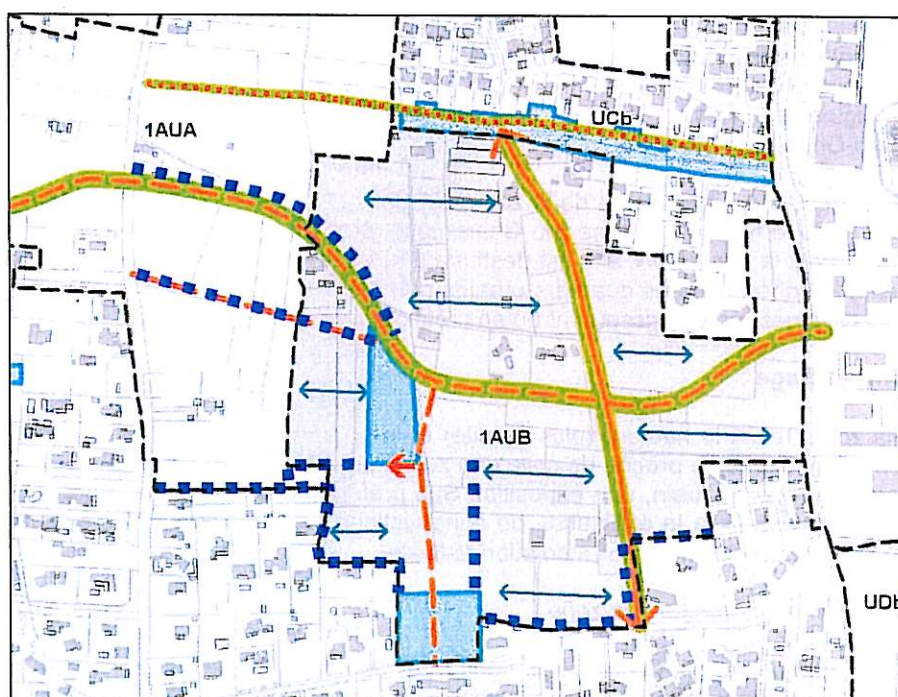
Desserte de la zone : la desserte de la zone se fait à partir du chemin du Pont sur laquelle viennent se piquer plusieurs voies de desserte et de liaison réservées au plan de zonage. Ces voies de desserte et de liaison comprennent des pistes cyclables.

Desserte interne : La desserte des constructions s'effectuera à partir de voies structurantes réservées au plan de zonage qui traversent la zone d'Est en Ouest et du Nord au Sud et à partir d'un maillage interne privilégiant les voies secondaires plutôt qu'en impasse.

Environnement/paysage : Au sud et ouest de la zone, deux bassins de rétention

Au Nord de la zone un bassin de rétention végétalisé et l'aménagement d'une voie de circulation douce (piétons et vélos)

Ainsi, l'un des principaux bassins allant entre le chemin de Bénat et celui du Pont intègre l'espace vert du lotissement Lou Plantier et sert de support à une liaison piétonne et cyclable.

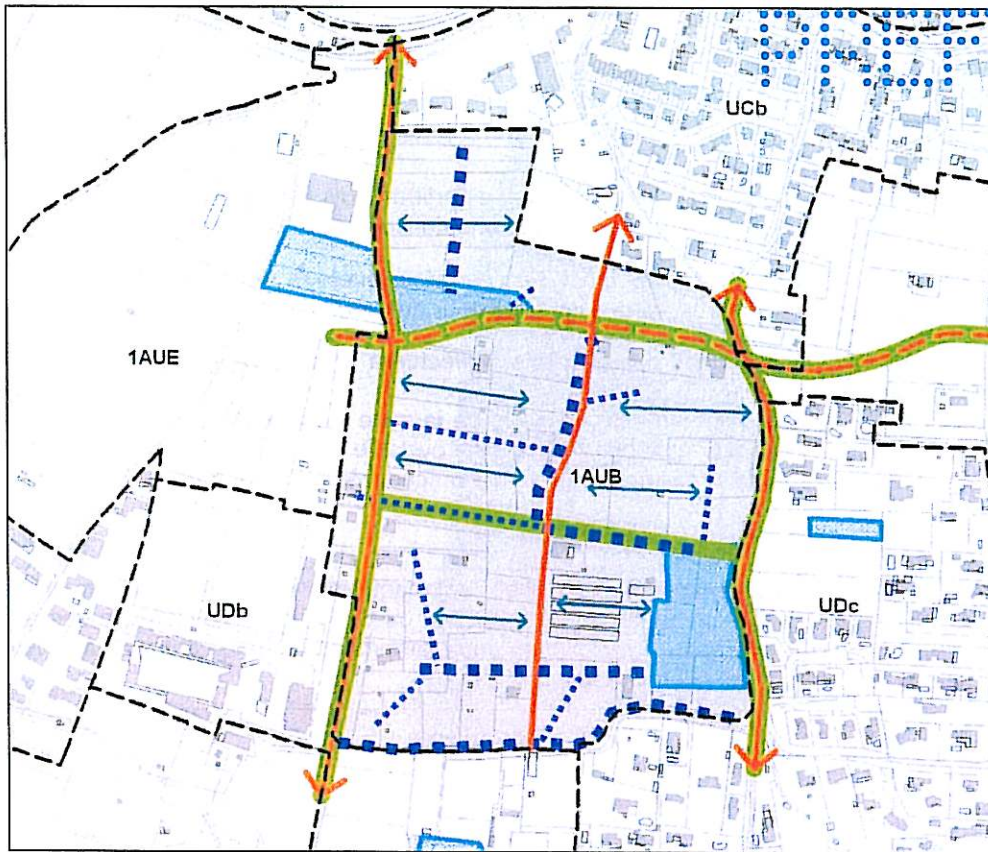
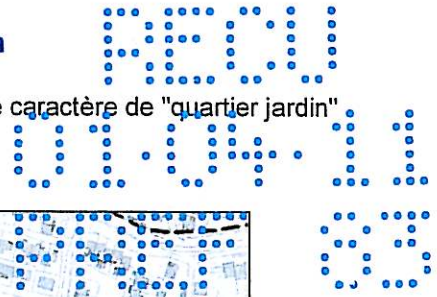


Orientations d'aménagement de la zone 1AUB Galois-Figuières

	Orientation principale des lignes de faitage
	Voirie de desserte et de liaison à créer
	chemin piétonnier
	Vorie existante à réaménager
	Paysagement des voies et chemins
	Fossé de collature primaire
	Bassin de rétention

► Le secteur 1AUB de la Plaine quartier Castellan-Charenton

Les principes d'aménagement sont les mêmes, affirmant ici davantage le caractère de "quartier jardin" de ce secteur moins urbain.



Orientations d'aménagement de la zone 1AUB Castellan-Charenton

	Orientation principale des lignes de faitage
	Voirie de desserte et de liaison à créer
	Vorie existante à réaménager
	Paysagement des voies et chemins
	Fossé de collature primaire
	Bassin de rétention

Une zone d'urbanisation future à dominante activité

► La zone AUE réglementée Surle-Niel

Cette zone d'urbanisation future du Niel/Surle à dominante activités réglementée se situe en prolongement de la zone d'activités existante (UE) aujourd'hui entièrement remplie. Elle permet de traduire de manière réglementaire l'orientation de renforcement et de diversification de l'économie inscrite au PADD. Elle couvre 11,9 ha dont une part déjà occupée ou réservée pour des bassins de rétention.

Principes d'aménagement

Desserte de la zone : la desserte de la zone se fait à partir de trois voies principales (Chemin du Niel, chemin du Surle, chemin du Content) traversant la zone du Nord au Sud.

Sécurisation de ces accès : l'aménagement d'un carrefour giratoire est programmé à l'intersection de la RD 559 et des trois voies citées ci-dessus (carrefour du Niel).

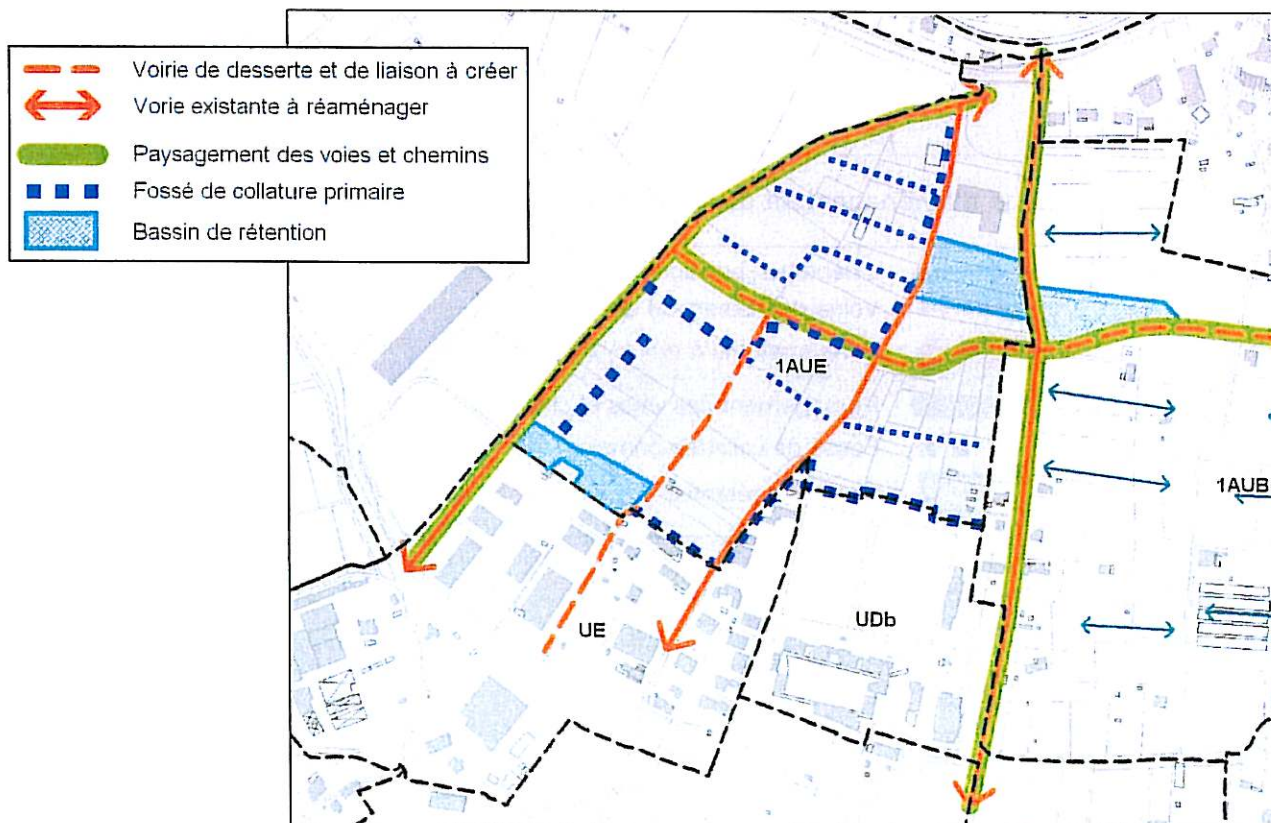
Desserte interne : La desserte des constructions s'effectuera à partir de voies nouvelles réservées au plan de zonage.

L'ER 108 permet la création d'une voie de desserte de la zone d'Est en Ouest. Il relie le chemin du Niel à la zone 1AUB du Charenton et supporte une piste cyclable

Une seconde voie nouvelle fait la liaison entre la voie précédente et la zone d'activités existantes en limite Sud (ER 109).

Environnement/paysage :

Le principe est celui de l'aménagement bocager, affirmant des limites séparatives et sur voie végétales. Les voies requalifiées (chemin du Niel, chemin du Surle) sont traitées avec des arbres en alignement. Au sud et au nord Est de la zone, deux bassins de rétention et les fossés de collecte qui les desservent participent de ce paysage.



Orientations d'aménagement de la zone 1AUE Surle-Niel