

Département de : l'Aube



Commune de :

MAIZIERES-LA-GRANDE-PAROISSE

PLAN LOCAL D'URBANISME

MODIFICATION N° 1 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Vu pour être annexé
à l'arrêté n° 17-070 du
13/11/17
soumettant à enquête publique
la modification n° 1 du PLU

Cachet et signature :



Le Président,

Eric VUILLEMIN

PLU approuvé le 20 Novembre 2012
Modification simplifiée n° 1 du PLU approuvée le 27 Mars 2013

Dossier réalisé par :



2 rue de la Gare
10 150 CHARMONT s/B.
Tél : 03.25.40.05.90
Mail : perspectives@perspectives-urba.com

PREAMBULE

La **loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003** a institué un nouveau document d'urbanisme dans les Plans Locaux d'Urbanisme : les Orientations d'Aménagement. Cette partie existait avant l'instauration de la loi Urbanisme et Habitat dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Désormais, ces parties forment deux documents distincts.

Depuis la **loi Grenelle II du 12 juillet 2010**, celles-ci sont désormais obligatoires et leur terminologie a évolué : il s'agit désormais des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

A / Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation

- L'objet des orientations d'aménagement et de programmation peut être potentiellement triple à savoir : aménagement, habitat et transports/déplacements.
Pour l'aménagement, les possibilités restent inchangées. Comme auparavant, l'aspect programmation des équipements et de l'urbanisation reste là encore facultatif.
Pour ce qui concerne l'habitat et les déplacements, les orientations d'aménagement et de programmation tiendront lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plans de déplacements urbains (PDU).

- L'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme est ainsi défini :

« 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.

1. 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 schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. 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 L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. 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.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

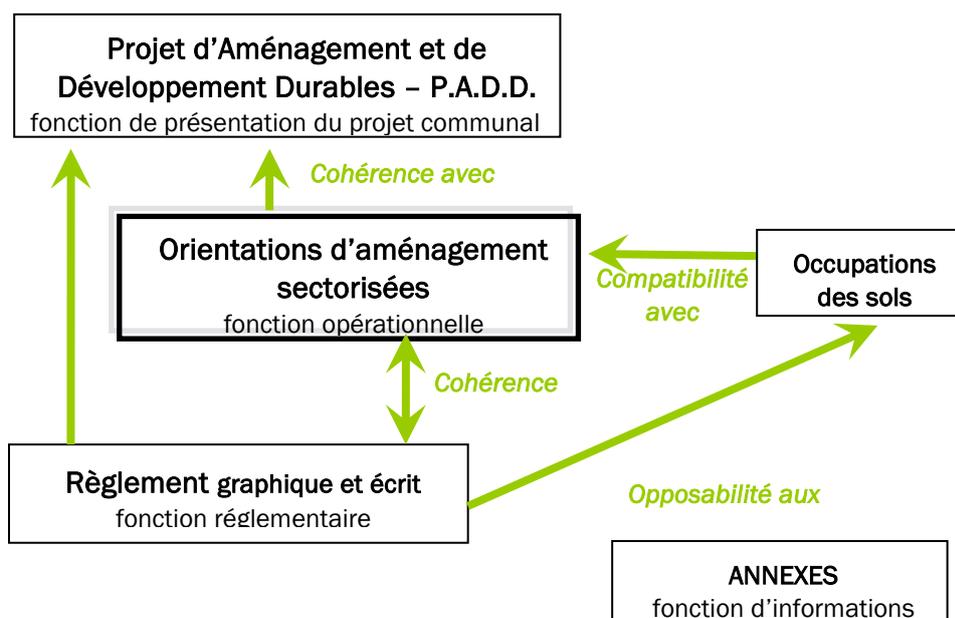
B / Les orientations

Ces orientations sont un élément important des P.L.U. Elles permettent une concrétisation et une matérialisation des enjeux de la commune sur des quartiers précis de celle-ci.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière.

Elles sont un élément commun à l'ensemble des pièces du P.L.U. comme le montre le schéma suivant.

Schéma d'organisation des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme
(excepté le rapport de présentation)



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les zones d'urbanisation future ont été définies dans le but de donner de l'épaisseur au bâti à proximité du bourg, et des équipements afin d'encadrer l'extension de l'enveloppe urbaine.

Les zones d'urbanisation future à vocation d'activités économiques (2AUXa et AUY) font l'objet d'études d'entrée de ville. Les aménagements prévus pour ces sites sont indiqués dans le rapport de présentation, dans la partie dédiée aux études d'entrées de ville.

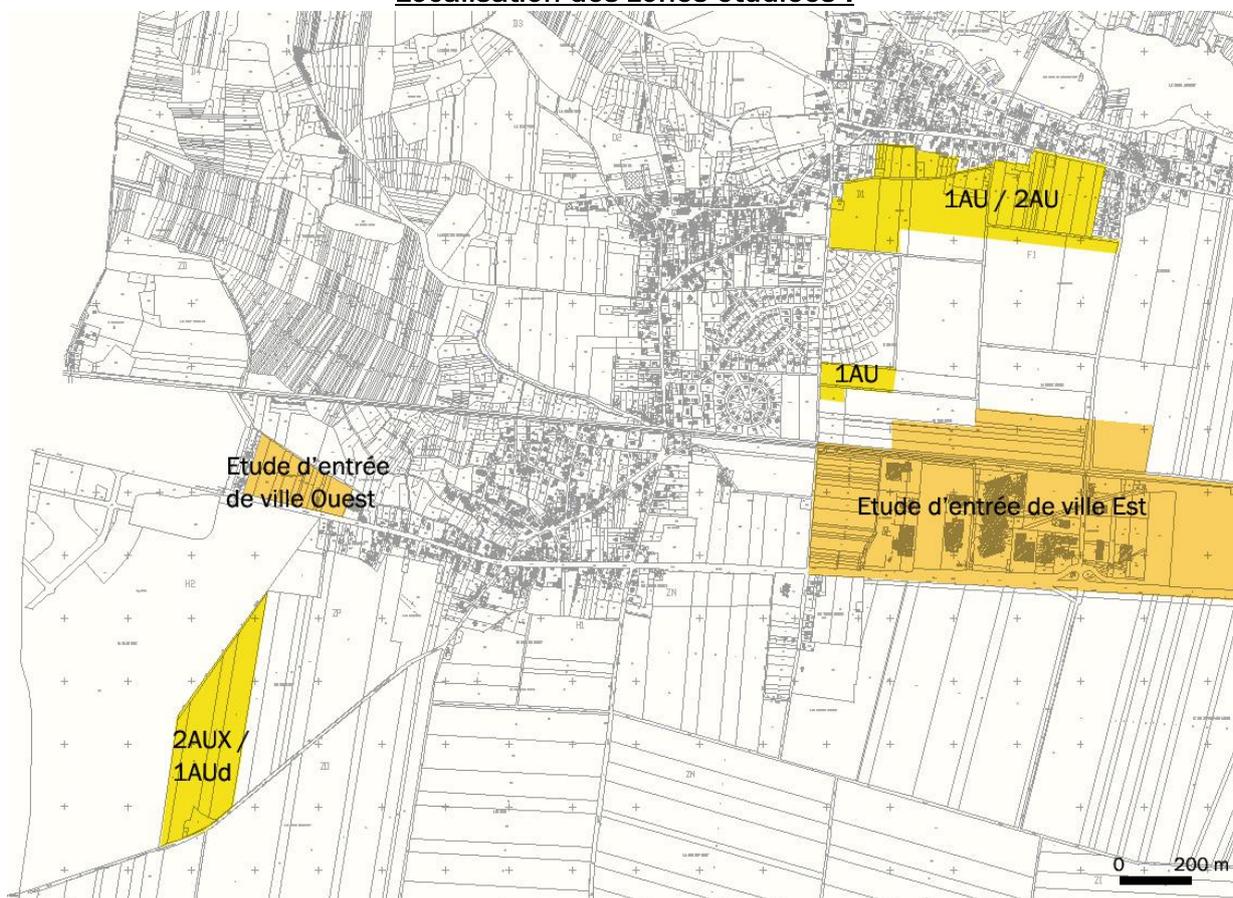
Seul le secteur 2AUX à l'est de la zone UX de la zone d'activité de l'aérodrome fait l'objet d'une orientation d'aménagement dans cette pièce 4 du dossier de PLU.

Le secteur 1AUd destiné à l'aménagement d'une aire de grand passage pour les gens de voyage et enclavé au sein de la zone 2AUX fait également l'objet d'une orientation d'aménagement.

Concernant les extensions futures à vocation mixte (habitat, équipement, activités...) les élus ont choisi de classer certains secteurs restreints en 1AU et la majorité du potentiel en 2AU afin de favoriser l'urbanisation des « dents creuses » en zone urbaine, puis les secteurs ciblés en 1AU et de faire une modification du PLU pour ouvrir à long terme les zones 2AU.

Ces choix traduisent la volonté des élus d'avoir une urbanisation progressive et maîtrisée de leur développement urbain.

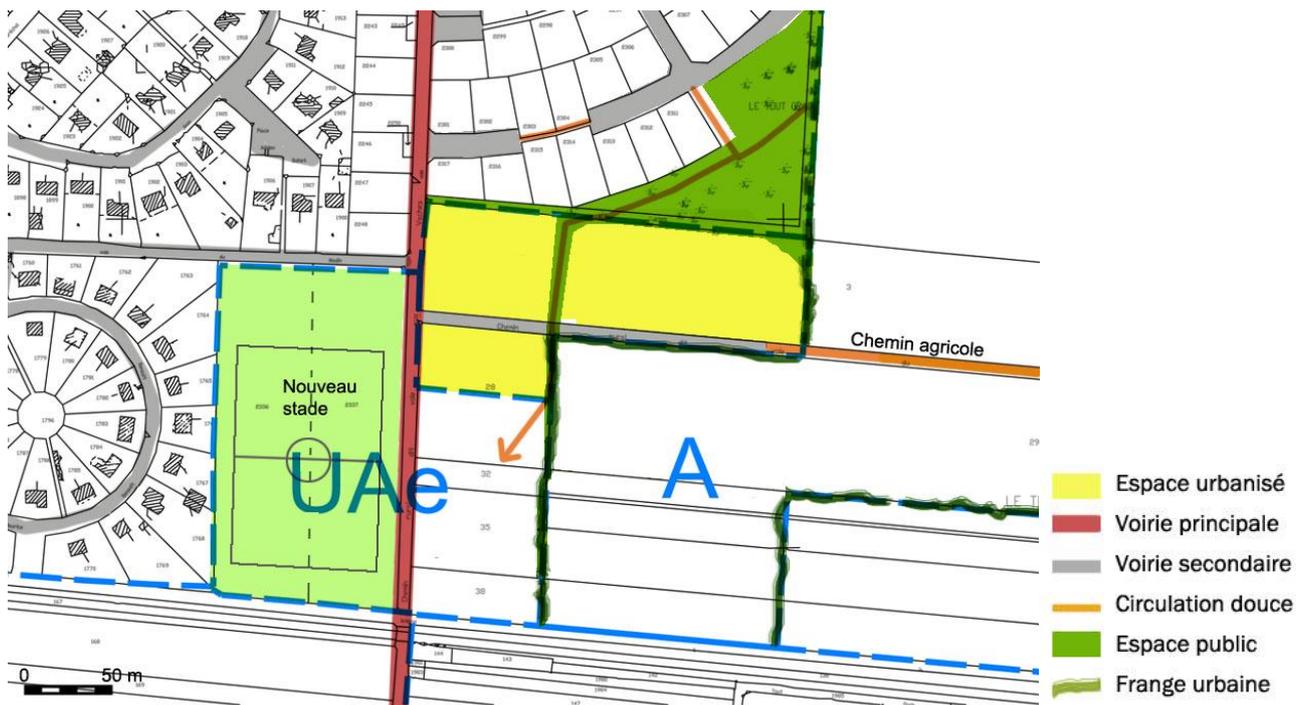
Localisation des zones étudiées :



A / Préconisations pour la zone 1AU, près du stade (2 ha urbanisables)

Schéma de principe :

Les aménagements futurs devront conserver l'esprit des tracés indicatifs du schéma présenté ci-dessous.



L'aménagement de ce site consiste à permettre une urbanisation à proximité de la zone d'équipements (stade...), en continuité de l'urbanisation récente du Clos du Roy.

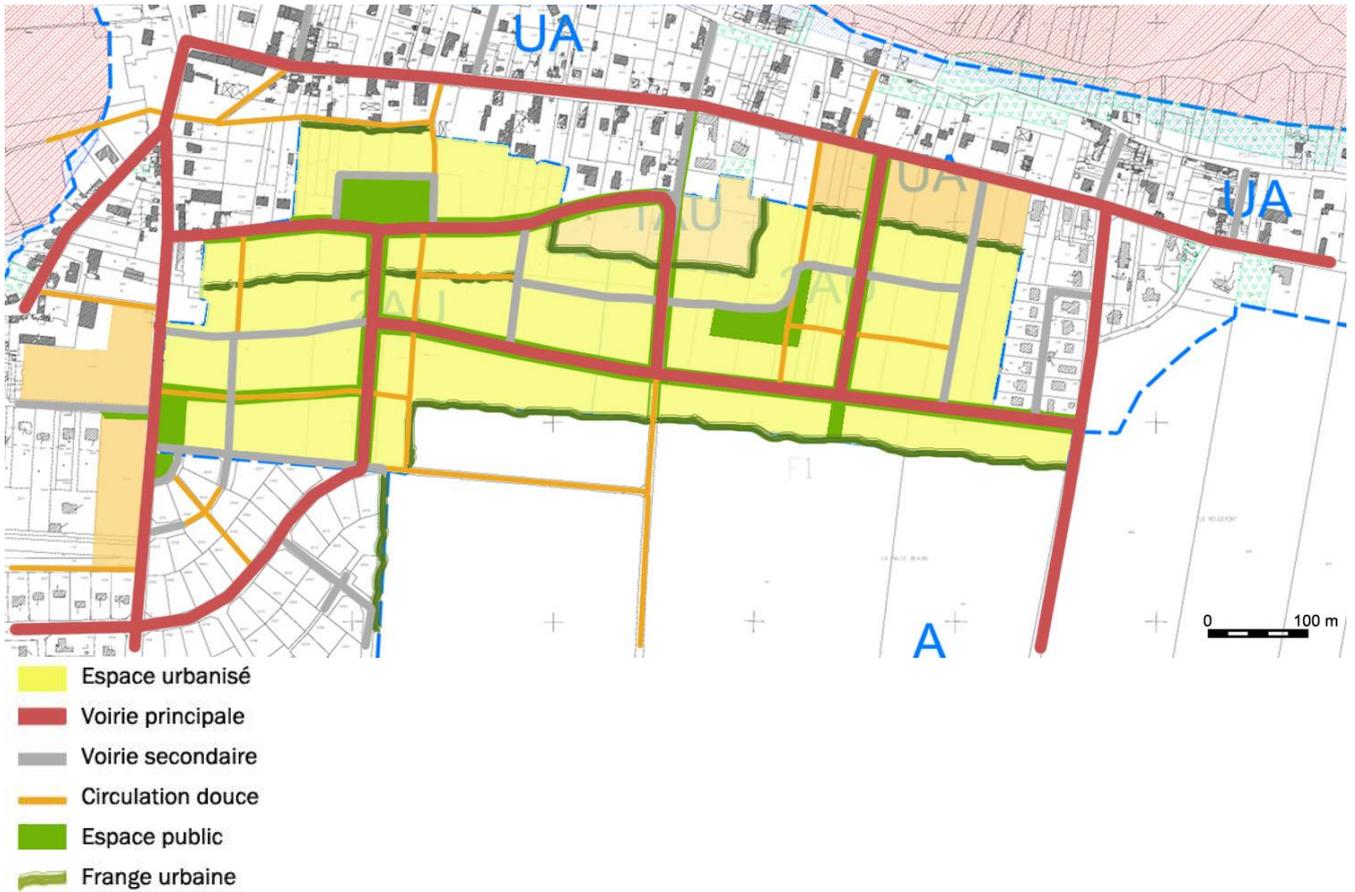
La desserte des futures constructions s'appuie sur le chemin rural dit la Voie des Moulins. Un traitement de la frange permettra de conforter l'espace tampon entre l'espace bâti et l'espace agricole, en continuité de l'aménagement paysager du Clos du Roy.

Afin de favoriser une continuité des circulations douces, un cheminement est prévu depuis la Voie des Moulins vers le Clos du Roy.

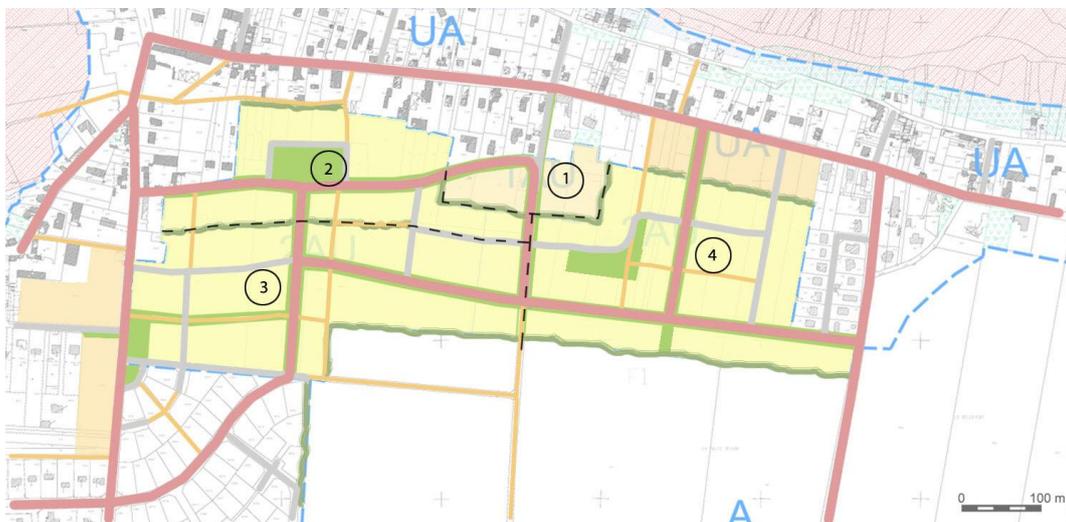
B / Préconisations pour les zones 1AU et 2AU, au Nord-Est du bourg (un total de 20,7 ha urbanisables)

Schéma de principe :

Les aménagements futurs devront conserver l'esprit des tracés indicatifs du schéma présenté ci-dessous.



Phasage envisagé :



L'aménagement de l'ensemble de ce site propose une urbanisation progressive, par phase, qui permet à chacune des étapes d'être réalisées indépendamment dans le cas où le phasage serait amené à être modifié.

Un espace potentiel existe toujours le long de la rue Joliot Curie (RD20) qui est classé en UA. Ce site fait l'objet de différents emplacements réservés qui permettent d'anticiper la desserte de la future zone d'urbanisation.

Une zone 1AU est proposée de part et d'autre de la rue de l'Orme pour amorcer un épaissement de l'enveloppe urbaine dans ce secteur.

Le reste du site est en 2AU, au regard de son dimensionnement et du phasage retenu.

L'aménagement s'appuie sur une hiérarchisation du réseau de voiries et de cheminements qui permet d'affirmer des axes principaux connectés aux principales rues actuelles.

Des voiries secondaires desservent les îlots. L'ensemble du site est renforcé par un maillage de cheminements qui permet de favoriser les déplacements doux.

Des centralités sont affirmées par des espaces publics qui pourront s'accompagner d'équipements publics ou de commerces de proximité afin que cet ensemble urbain connaisse une dynamique de vie locale et que ce ne soit pas uniquement des quartiers d'habitations.

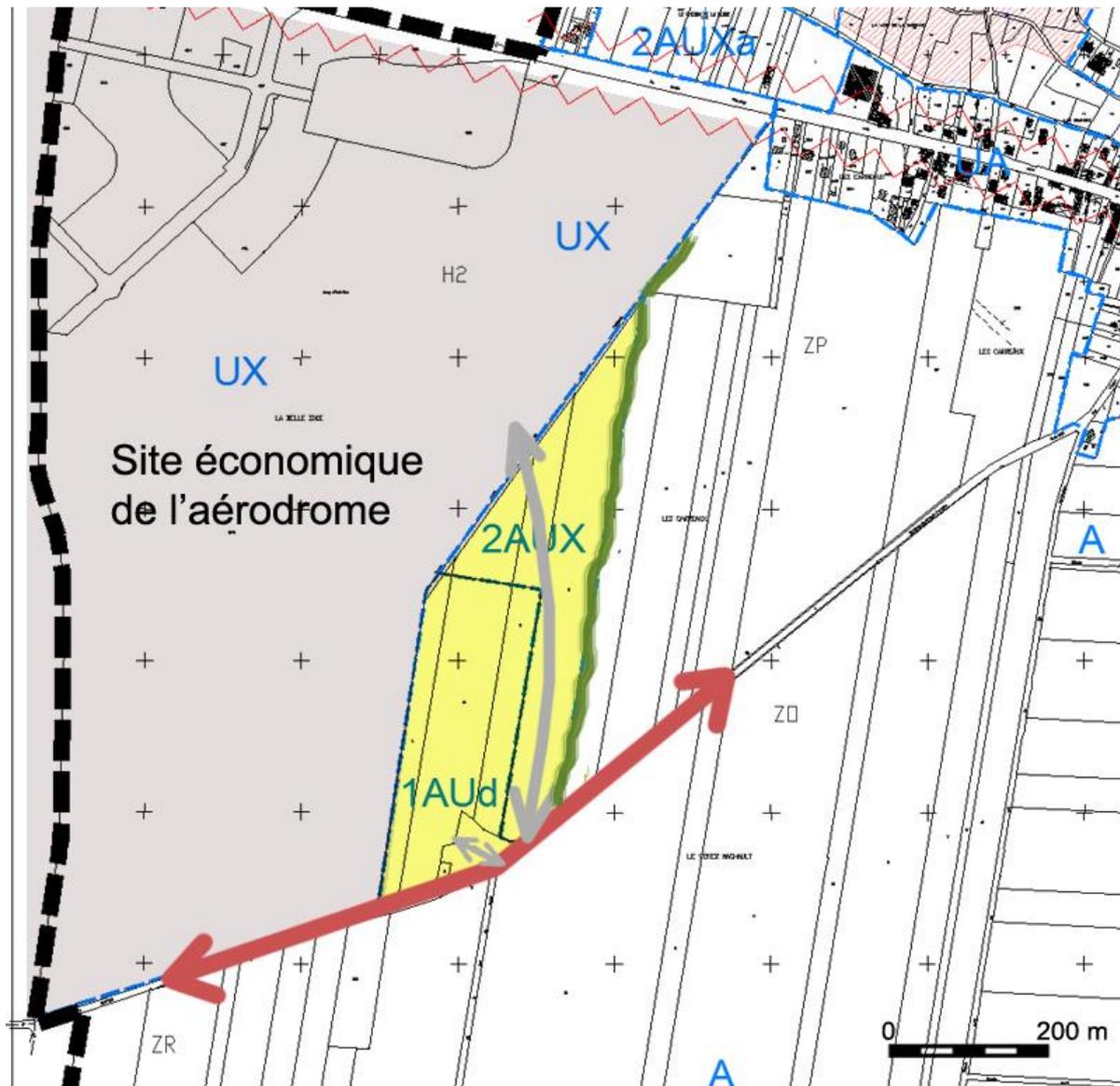
Les franges extérieures et celles concluant chaque phase sont traitées afin d'intégrer l'urbanisation progressivement dans le paysage et de dessiner des limites (même temporaires) de l'urbanisation.

Des espaces potentiels pour des amorces de voiries sont prévus afin d'anticiper une urbanisation probable à très long terme (en dehors de ce PLU).

C / Préconisations pour la zone 2AUX et le secteur 1AUd, à l'Est de la zone d'activités de l'aérodrome

Schéma de principe :

Les aménagements futurs devront conserver l'esprit des tracés indicatifs du schéma présenté ci-dessous.

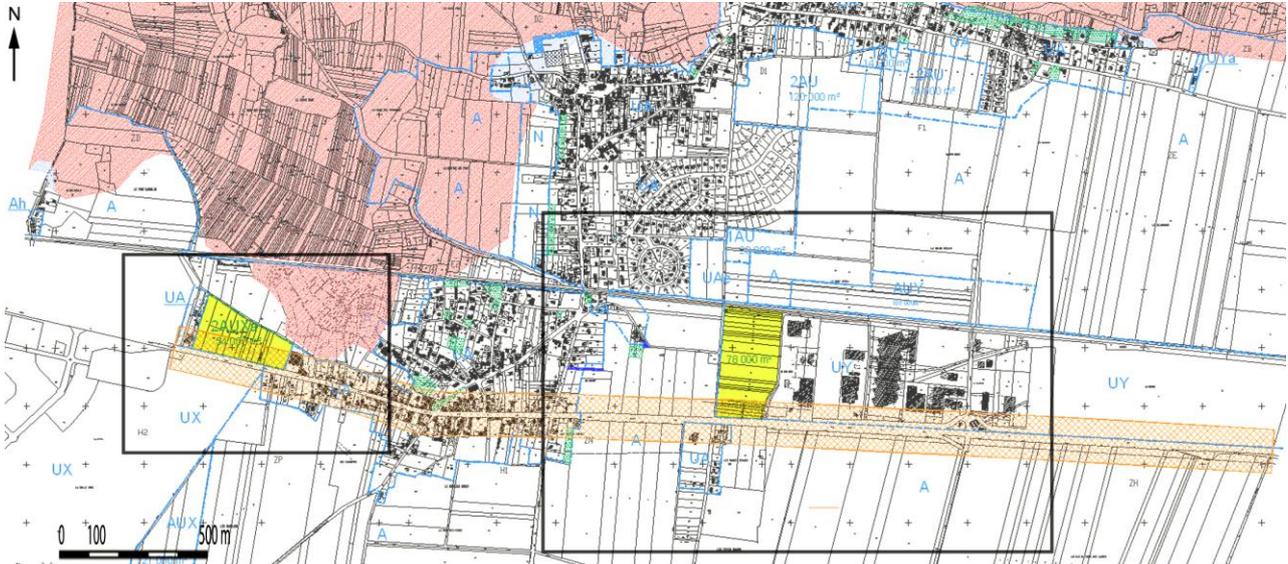


Cette zone 2AUX traduit la volonté des élus d'anticiper le développement économique sur le site de l'ancien aérodrome. L'aménagement de ce secteur dépend de la réalisation du projet de déviation (à moyen, voir long terme), ainsi que des dernières tranches de travaux sur le site de l'aérodrome. La proposition d'aménagement est donc succincte. Elle s'appuie en particulier sur le traitement de la frange végétale Est et sur une desserte continue du site pour se connecter au pôle économique adjacent.

Le secteur 1AUd doit permettre l'aménagement d'une aire de grand passage pour les gens de voyage. Les prescriptions applicables à ce secteur sont volontairement succinctes afin de ne pas geler l'aménagement interne de l'aire de grand passage. Cependant, l'entrée au site devra se faire depuis un accès unique sur la RD160.

D / Préconisations pour les entrées de ville

Emprise de la bande des 75m sur la commune :

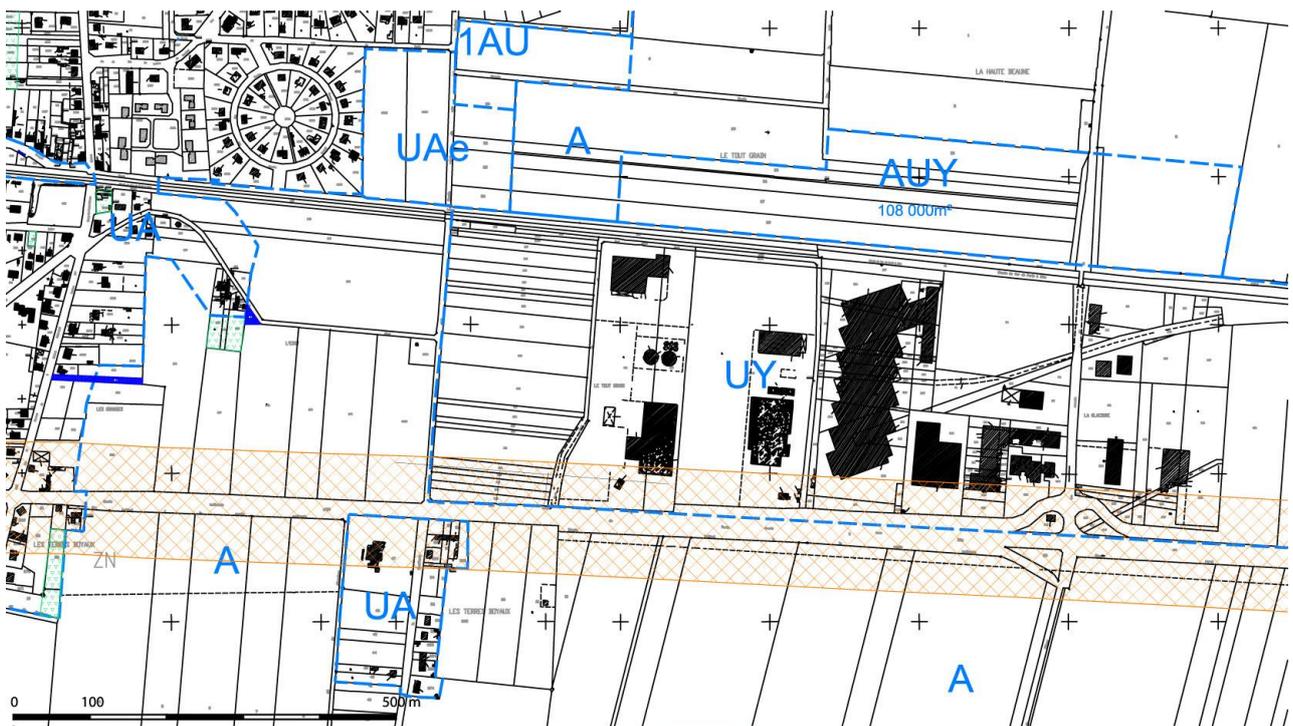


(Source : extrait du zonage en date du 15/03/11)

D.1. Site EST

Organisation du site et de ses abords

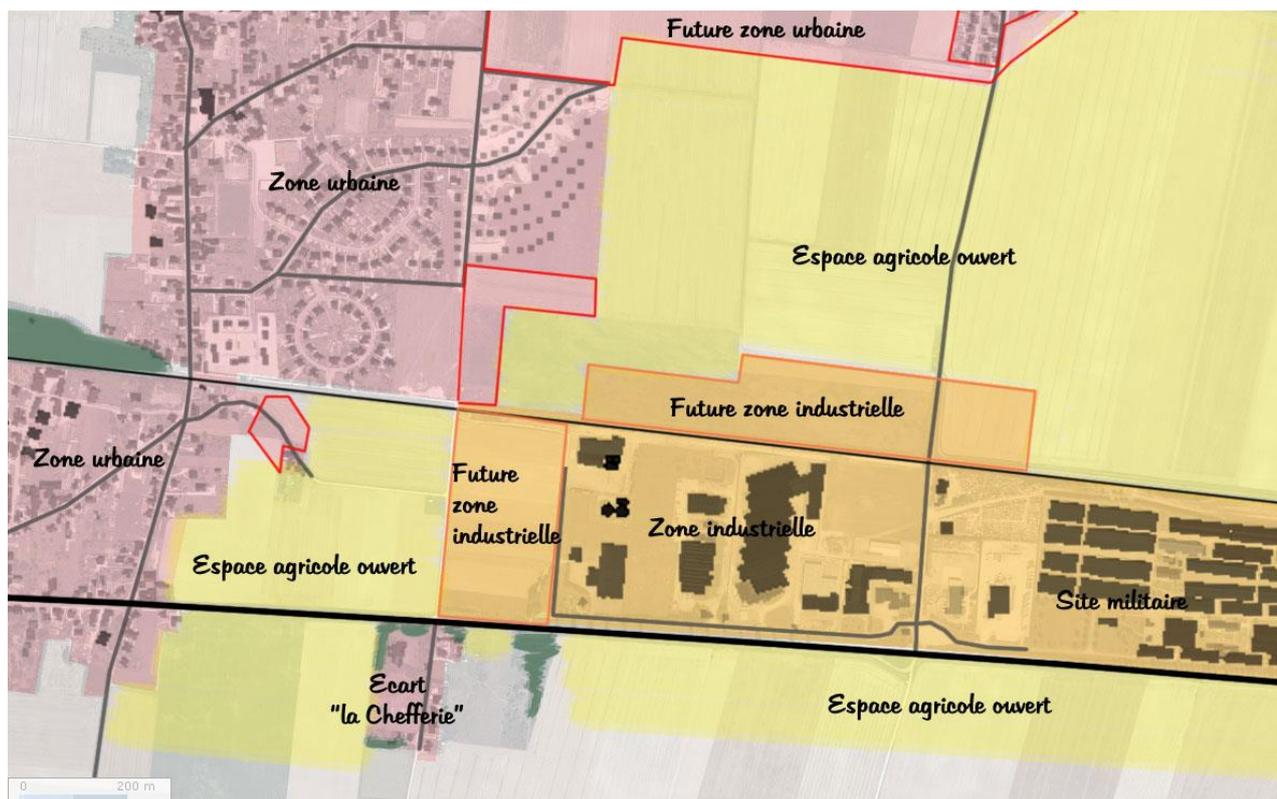
Emprise des 75 m sur le site Est :



Esquisse d'aménagement

Différents scénarios d'aménagement ont été présentés aux élus et à l'architecte et à la paysagiste conseil de l'Etat. Le projet présenté résulte des remarques des différents intervenants.

Esquisse de l'occupation des sols du projet



Cette esquisse permet de visualiser l'occupation des sols à long terme. La zone économique tend à se rapprocher de la zone d'habitat et profite de la voie ferrée pour se développer de part et d'autre. L'espace agricole permet de maintenir les paysages ouverts entre ces espaces et de servir de zone de tampon.

Esquisse de la hiérarchisation des voiries du projet



Le développement de la zone industrielle à l'Ouest et au Nord de la zone existante pose la question de la desserte de ces espaces. Le projet propose donc d'appuyer les dessertes principales sur les axes existants et de les prolonger.

Sur la partie Ouest, une boucle est prévue pour desservir la zone, pour les poids lourds. Toutefois, afin de maintenir des continuités avec le village, différents axes sont dédiés aux véhicules légers et aux circulations douces.

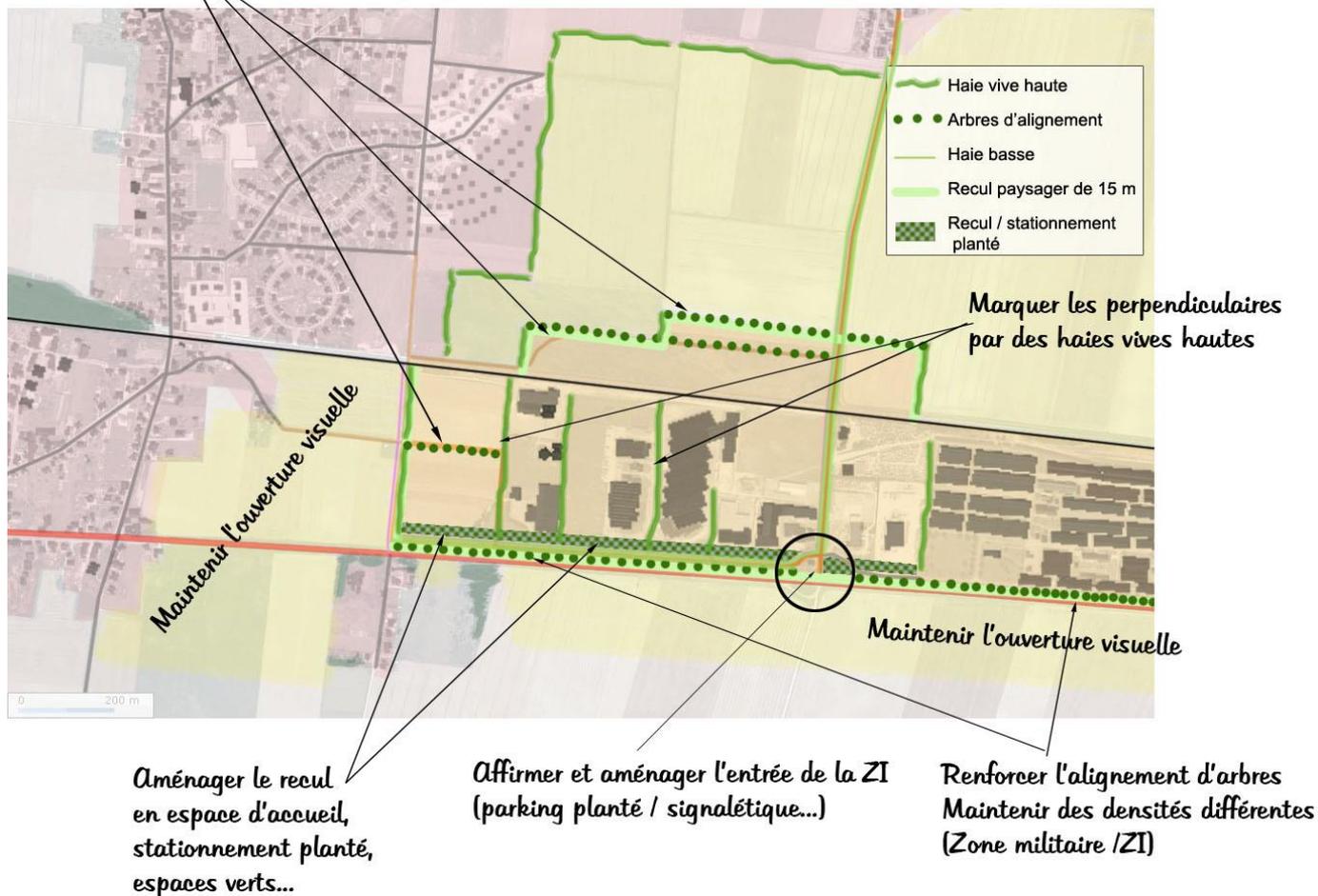
Il en est de même pour la partie Nord, où les poids lourds seront principalement orientés vers l'axe principal, mais une connexion, parallèle à la voie ferrée, est maintenue entre la zone économique et l'espace urbanisé.

Les circulations douces seront principalement aménagées sur les axes principaux et en limite ouest du site, afin de participer au traitement de la frange.

Des places de stationnement ponctuelles pour poids lourds seront matérialisées sur la contre-allée, afin d'offrir d'avantage de stationnement à proximité de l'entrée du site et du restaurant.

Esquisse de la trame paysagère du projet

Souligner les "parallèles" à la RD619 par des alignements d'arbres de haute tige



Le projet s'appuie sur une intégration des extensions de la zone industrielle en harmonie avec l'existant.

La trame paysagère vient valoriser le site et l'unifier. Ainsi les axes parallèles à la RD619 seront soulignés par des alignements d'arbres de haute-tige qui viendront en écho à ceux existants. L'alignement d'arbres le long de la RD619 sera prolongé au plus près de l'entrée de la zone économique.

Les axes perpendiculaires, seront marqués par des haies vives hautes, qui créeront des lignes végétales « denses ».

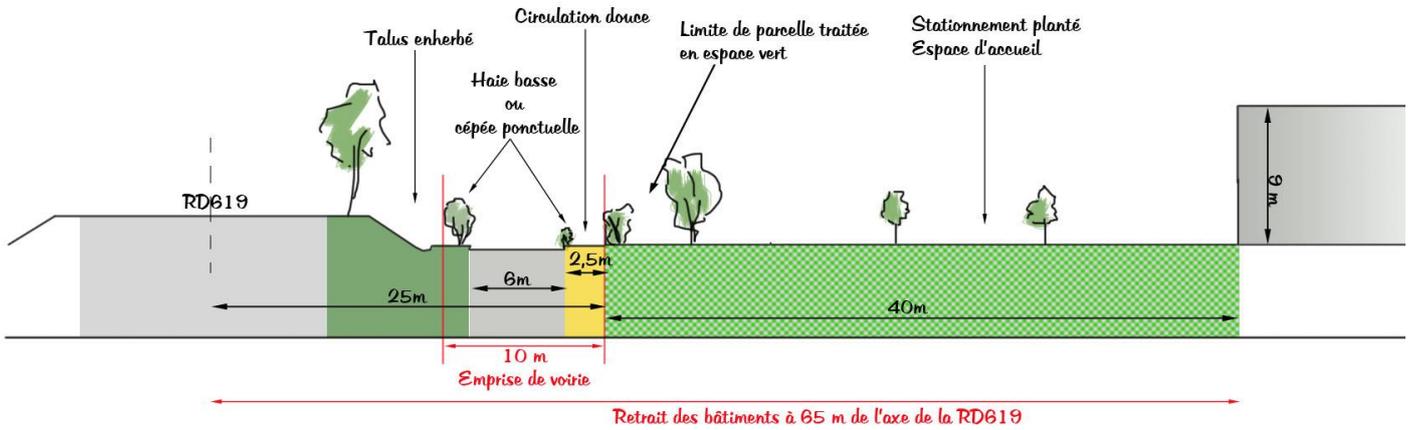
Les espaces agricoles seront valorisés par le maintien d'une ouverture visuelle totale.

Le recul de 15 m au pourtour du site sera traité en espace vert paysager.

Des haies basses ou des cépées ponctuelles accompagnent les circulations douces.

Les espaces de recul le long de la RD619 seront plantés et serviront d'espaces verts, d'espaces d'accueil, d'aires de stationnement...

Coupe de l'aménagement proposé le long de la RD619 :



Cette coupe permet de visualiser plus précisément l'aménagement le long de la RD619, objet de cette étude d'entrée de ville.

Contre allée actuelle :



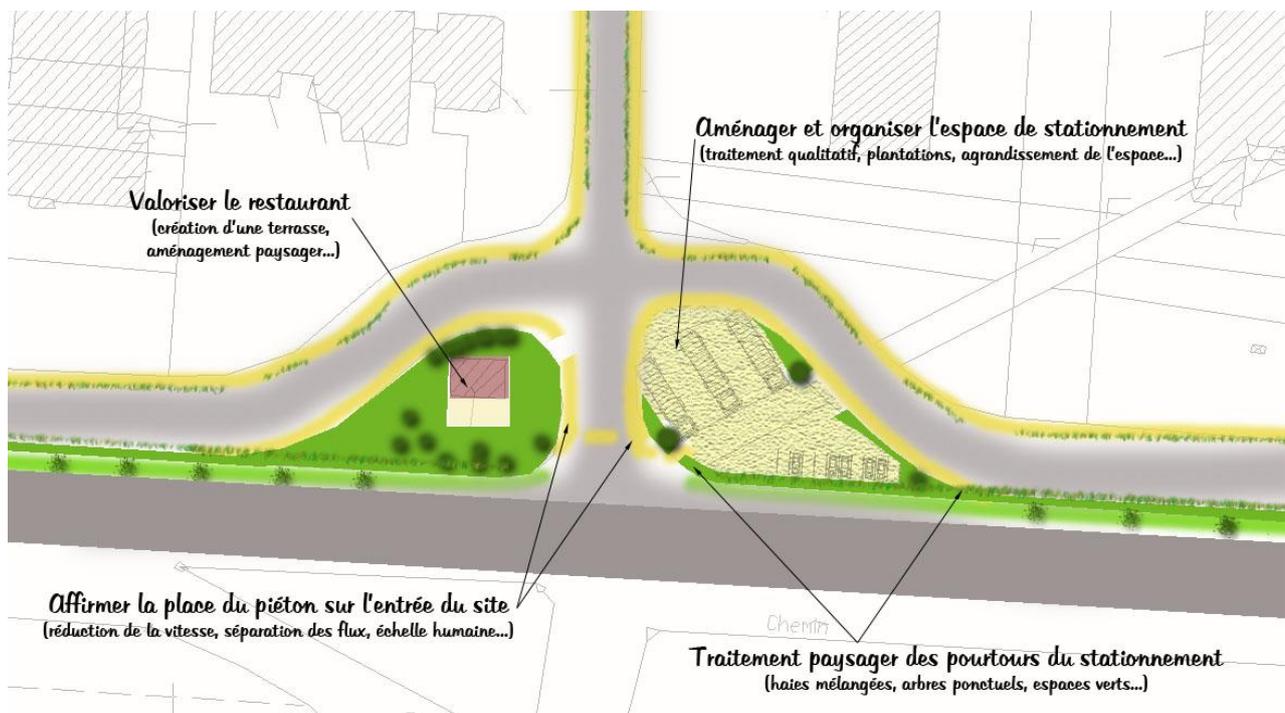
Contre allée - proposition d'aménagement :



(Source : Perspectives)

Ce photomontage illustre que des aménagements paysagers simples permettent de valoriser le site et ses différents axes, gage d'une attractivité du lieu et d'une image qualitative de la zone économique. Des places de stationnement poids lourds sont matérialisées sur la chaussée, permettant le stationnement temporaire et entraînant une circulation alternée réduisant la vitesse.

Esquisse d'aménagement de l'entrée de la zone industrielle :

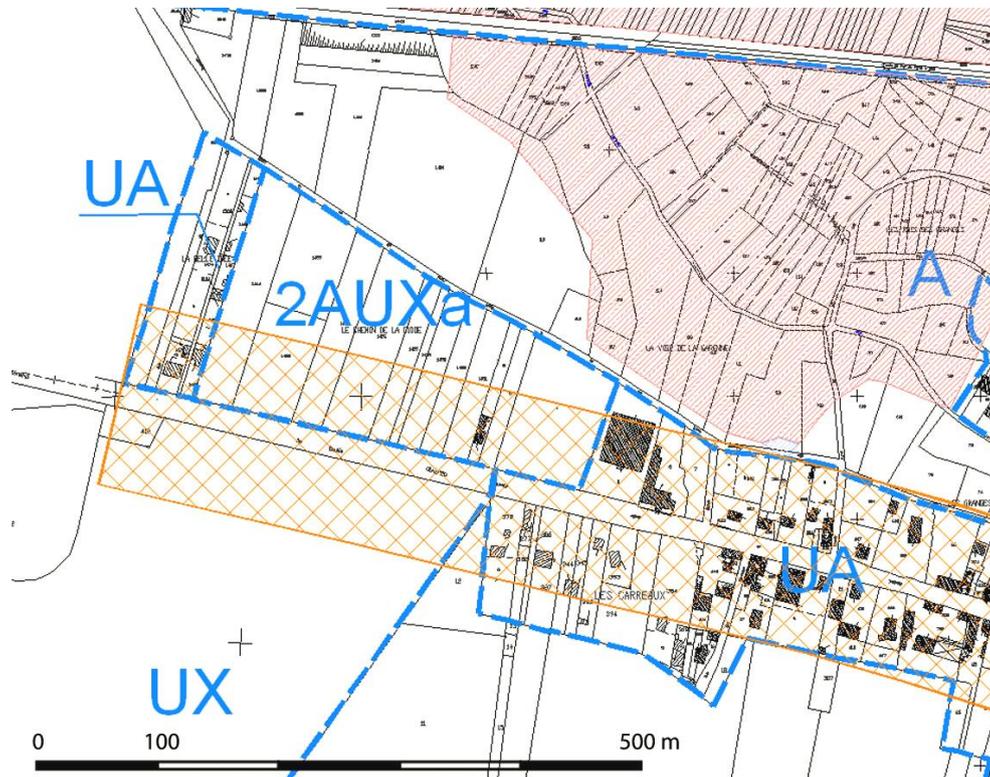


L'entrée de la zone industrielle marque un point central dans l'aménagement du site. Il est donc important d'aménager cet espace en s'appuyant sur la présence d'un restaurant et de la possibilité de matérialiser un espace de stationnement. L'esquisse ci-dessus présente les aménagements nécessaires au traitement qualitatif de cette entrée.

D.2. Site OUEST

Organisation du site et de ses abords

Emprise des 75 m sur le site Ouest :

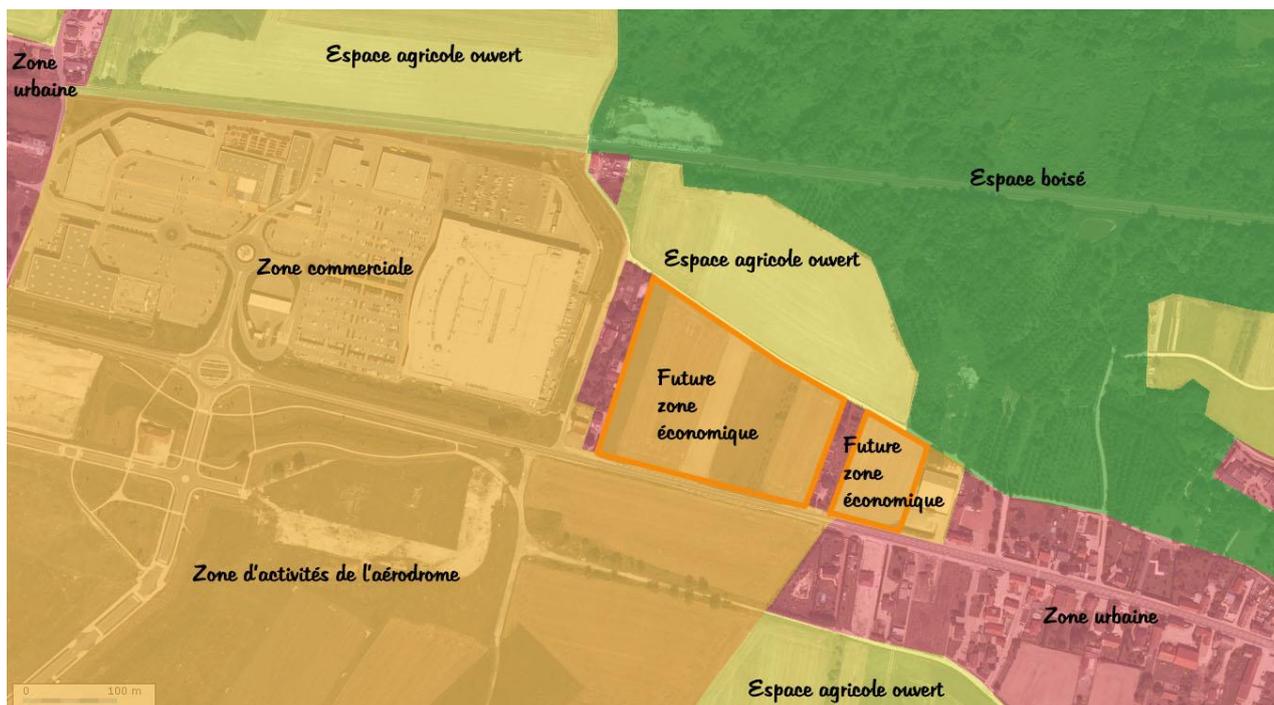


L'emprise des 75 m concerne une grande majorité de la zone étudiée.

Esquisse d'aménagement

Différents scénarios d'aménagement ont été présentés aux élus et à l'architecte et à la paysagiste conseil de l'Etat. Le projet présenté résulte des remarques des différents intervenants.

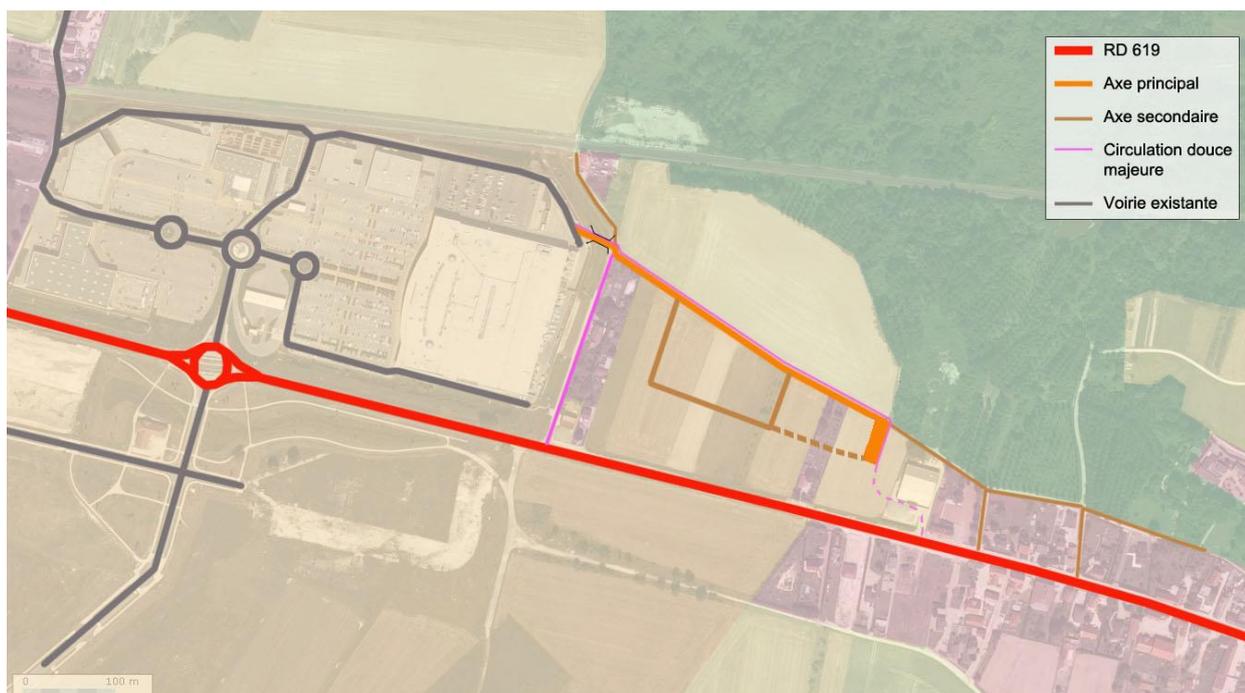
Esquisse de l'occupation des sols du projet



Cette esquisse permet de comprendre que la future zone économique sera l'espace de transition entre la zone commerciale et artisanale (Romilly / Maizières) et l'espace urbanisé de Maizière.

A l'heure actuelle, l'habitation isolée scinde la zone économique future. L'esquisse proposée tiendra compte de ce paramètre, tout en proposant une alternative en cas de démolition de cette habitation.

Esquisse de la hiérarchisation des voiries du projet

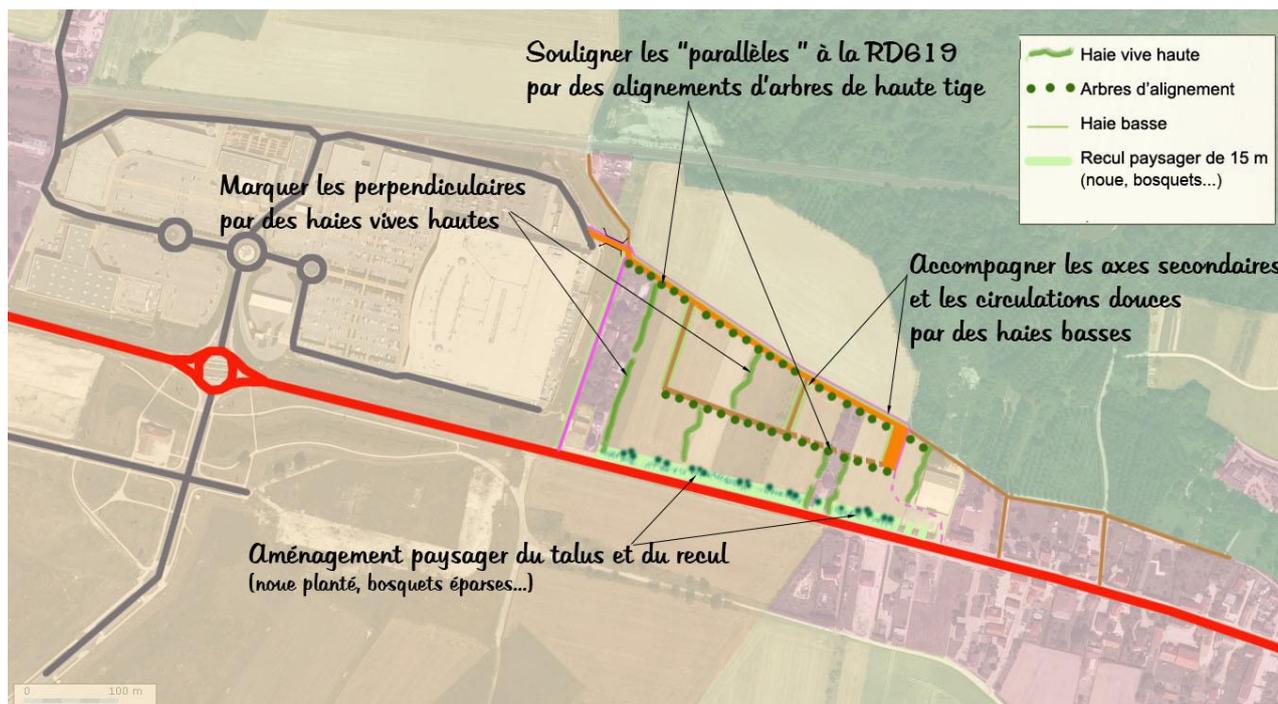


Le projet s'appuie sur un accès depuis le centre commercial de la Belle Idée, ce qui permet de ne pas créer de nouveaux accès sur la RD619. Cela nécessitera la mise en place d'un franchissement du bassin de rétention.

La zone d'activités future est alors desservie par un axe principal qui s'appuie sur le chemin dit de la Guide. L'accès aux parcelles, se fera par un système de boucles (raccordées entre elles ou non selon si la maison isolée reste ou pas).

Une circulation douce est prévue en parallèle de l'axe principal pour permettre une liaison entre le village et la zone d'activités.

Esquisse de la trame paysagère du projet

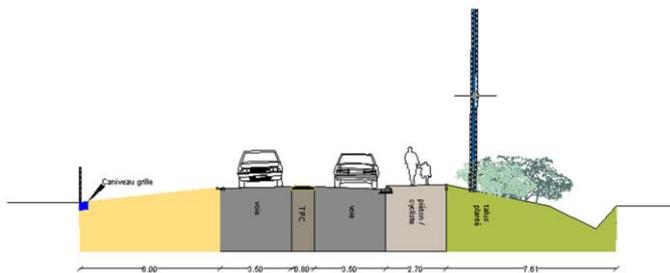


Le projet reprend le système paysager existant au niveau de la zone d'activités, le long de la RD619, à savoir un recul agrémenté d'une noue et de plantations ponctuelles. Concernant la zone économique future, des alignements d'arbres de haute tige marquent les parallèles à la RD619 pour créer des jeux de plans.

Les « perpendiculaires » à la RD619 sont traitées par des haies vives hautes, qui permettent de créer un quadrillage paysager et de traiter les limites avec les espaces habités.

Des haies basses accompagnent les circulations douces et les axes secondaires.

Profil existant sur la RD619



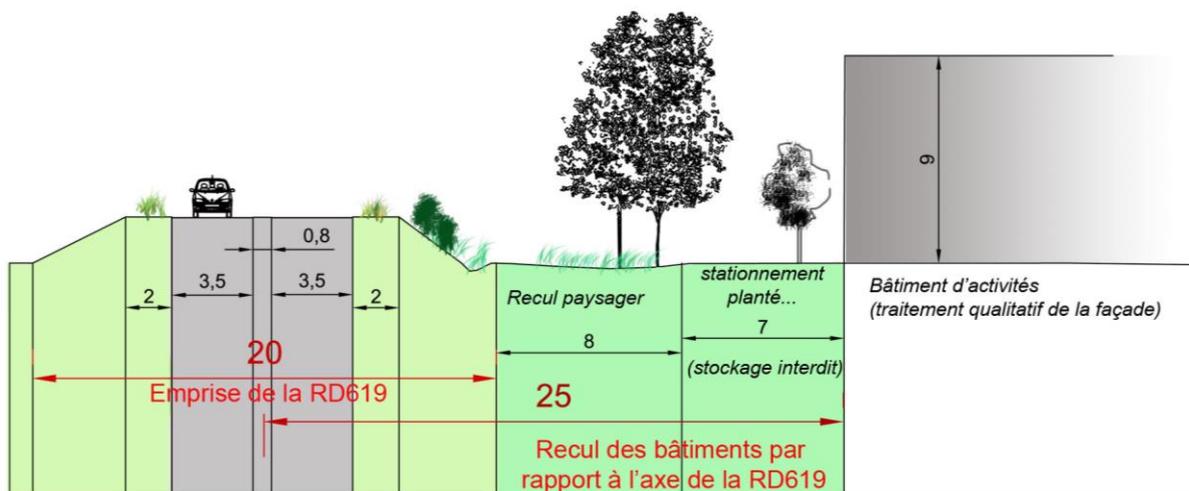
Profil de la RD619 à l'ouest de la zone commerciale, en zone urbaine



Profil de la RD619 à hauteur du centre commercial

Sur le site étudié, le profil de la RD619 s'appuiera sur l'aménagement existant face au centre commercial. Le recul des bâtiments à 25 m de l'axe de la RD619 reprend le recul existant de l'autre côté de la voirie, sur le site de l'aérodrome.

Profil du projet sur la RD619



(Coupe : Perspectives)

L'accès au site se fait par le Nord. Le photomontage ci-dessous propose de visualiser la future desserte du site.

Profil actuel du chemin dit de la Guide :



Profil du projet de desserte du site :



Photomontage : Perspectives (réalisé à titre indicatif)