Mairie de Thil
340 rue de la Mairie
01 120 THIL
Tel : 04 78 06 19 90
Fax : 04 78 06 51 83

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation
-OAP-

PLU approuvé
par délibération
du Conseil Municipal
du 13/11/2015

urbi&orbi
paysage et urbanisme
13 rue de belfort
69004 lyon
t : 04 72 00 27 24
f : 04 72 07 00 33
ptetaz@urbi-et-orbi.fr

bioinsight
3 rue de Bonald
69 007 LYON
t : 04 72 00 27 24
f : 04 72 07 00 33
urbanisme-et-environnement@
bioinsight.fr

Sommaire

Rappel sur les OAP .....p. 4

OAP1 : Esplanade de la passerelle du canal.....p. 6

OAP2 : Centre-bourg.....p. 8

OAP3 : Secteur à urbaniser rue de l'église..... .....p. 12

OAP4 : Entrée urbaine - Route de Beynost.....p. 14

OAP5 : Echéancier d'ouverture à l'urbanisation.....p. 19

Préambule

1- LES OAP, EXPRESSION D'UNE STRATÉGIE DE PROGRAMMATION

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation ont pour but de cadrer l'ouverture à l'urbanisation en matière de préservation de l'environnement, de limitation de la consommation d'espace ou encore de phasage des opérations et de la réalisation des équipements correspondants.

2- ENCADREMENT JURIDIQUE DES OAP

Les orientations d'aménagement et de programmation sont imposées par la loi au titre de l'art. L.123-1 du CU.

Articles relatifs aux orientations d'aménagement du Code de l'Urbanisme :

Art L.123-1-4 : "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, 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. Elles peuvent 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.
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."

De plus, l'échéancier de l'ouverture à l'urbanisation et les éléments de programmation ont une portée normative : toutes les opérations et actes (constructions, création de lotissements, etc) doivent être compatibles avec les OAP et leurs documents graphiques.

3- RAPPEL DES GRANDES ORIENTATIONS DU PADD

Le projet développé par la commune prévoit :

- Recentrer le développement dans l'enveloppe urbaine de la commune

Le zonage a été élaboré en s'appuyant sur le le plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) et le schéma d'assainissement.

Les surfaces ouvertes à l'urbanisation sont réduites. Aucune n'est prévue pour les 10 ans à venir, les zones AU sont prévues pour répondre aux besoins à 20 ans.

La commune a besoin de construire des logements sociaux pour répondre aux objectifs du PLH et du SCoT.

- Intégrer la réflexion intercommunale dans l'organisation des liaisons communales

La commune prévoit de multiplier les liaisons avec les communes et les pôles urbains voisins. Elle anticipe de fait les futurs aménagements intercommunaux qui l'impacteront.

La commune prévoit de densifier son tissu urbain.

- Protéger et valoriser les paysages et l'environnement naturel, notamment la zone Natura 2000

La commune prévoit de préserver les continuités écologiques ainsi que la trame et les sous trames vertes et bleues.

La commune prévoit de préserver les paysages locaux et la richesse du patrimoine de Thil.

- Adapter l'économie aux atouts propres au territoire

4- ARTICULATION DU PLAN DE ZONAGE AVEC LES OAP

Les contraintes communales en matière développement sont fortes. Elles ont posé un cadre au développement à l'intérieur duquel la commune s'est insérée.
Le zonage reprend le PPRI dans son tracé. Les secteurs non contraints par ce document sont voués à se développer une fois que le réseau d'assainissement aura été mis en place. Ce réseau dont la réalisation est prévue sur plusieurs années permettra de phaser la densification de l'enveloppe urbaine. C'est pourquoi aucun projet d'extension n'est prévu sur les dix prochaines années.

Le projet communal, de redéploiement du centre bourg et d'ouverture vers les territoires voisins prend acte particulièrement dans les OAP, notamment celle du centre bourg et des abords de la passerelle du canal.

Le zonage indique des secteurs de développement à long terme, ils sont repris dans les OAP d'entrée de ville.

Présentation générale

OBJECTIFS GÉNÉRAUX DES OAP

Les objectifs fixés pour le développement de Thil ont abouti à la production de 5 OAP :

1 - **Repositionner la commune** à l'articulation **entre la côtière de l'Ain** (de Miribel à Dagneux) et le **parc de Miribel Jonage** (Agglomération Lyonnaise).

L'OAP 1 « Aménagement des berges du canal de Miribel » vise à requalifier l'ensemble paysager et écologique constitué par les anciennes carrières formant des étangs, l'esplanade des bords du Rhône « Quai des Amours », l'aménagement urbain en lien avec l'Anneau Bleu et l'accessibilité et la connexion avec le Grand Parc de Miribel – Jonage.

2 - **Conforter l'identité thiloise** par la **requalification de son centre** (Mairie, école, salle de fête, église).

L'OAP 2 prévoit la requalification du centre. Le zonage par ailleurs prévoit de densifier le maillage de cheminements entre le centre et les quartiers d'habitation.

3 - **Intégrer l'extension urbaine d'un secteur jouxtant l'enveloppe urbaine.**

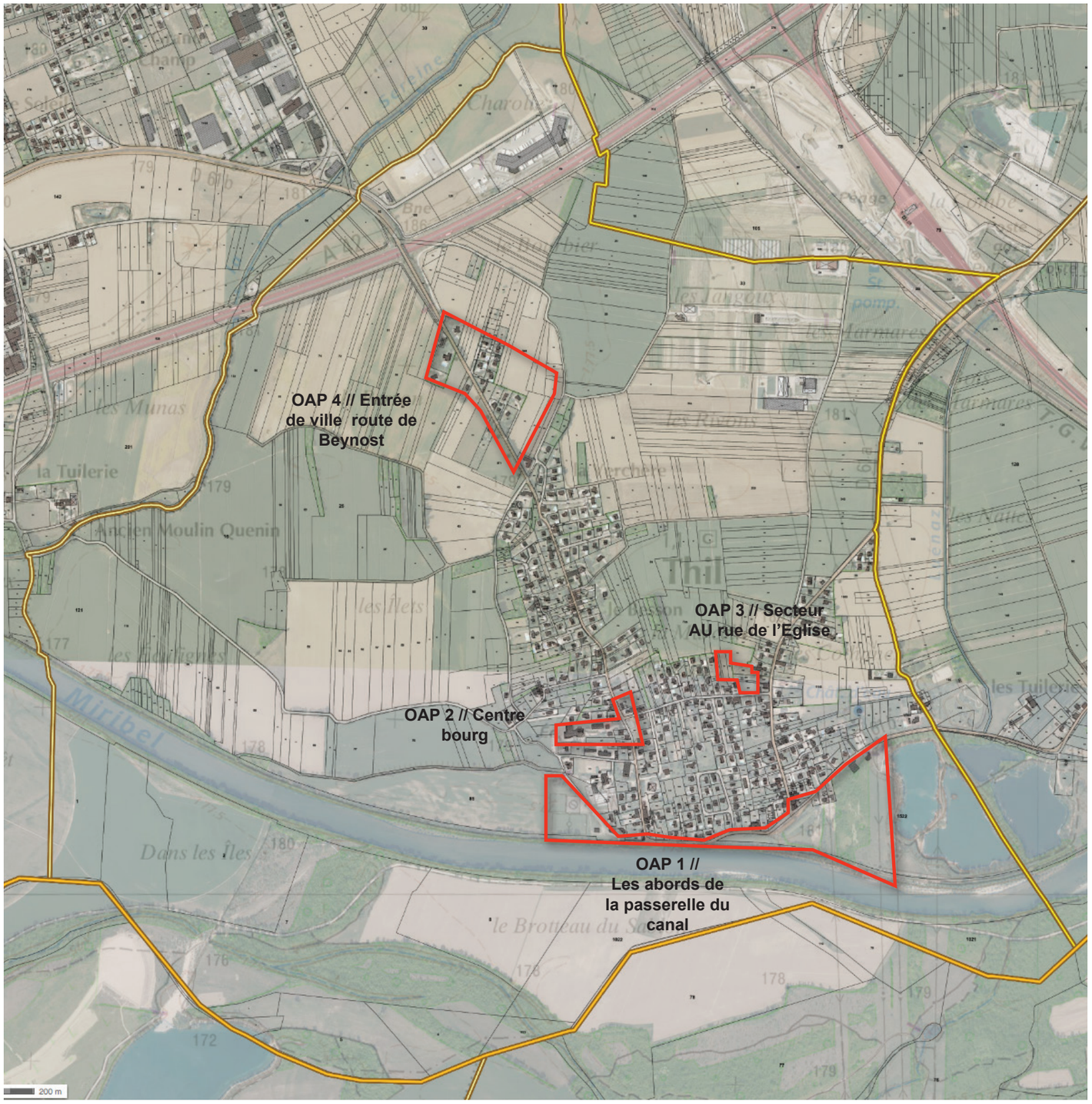
L'OAP n°3 constitué par le secteur 1AU est située au carrefour de la Rue de l'Eglise et de la Rue Neuve. Elle se situe à proximité de l'environnement urbanisé du Centre Bourg. L'accès par la rue de l'Eglise sera à aménager ainsi que la mise en place d'une frange végétale constituée d'arbres et/ou d'arbustes au contact des secteurs habités voisins.

4 - **Permettre l'extension de l'urbanisation à long terme de l'entrée de ville route de Beynost.** L'entrée de ville depuis la route de Beynost est déjà largement urbanisée. Les espaces vides sur cet axe offrent de larges ouvertures sur le grand territoire, reconnectant la commune de Thil dans son environnement, non loin de la Côtière et de sa conurbation.

L'OAP 4 prévoit le développement de l'urbanisation à l'Est de cet axe pour accueillir quelques logements, tout en préservant les vues lointaines et en assurant la qualité du traitement des abords de l'axe routier menant au centre de Thil.

5 - **Phasage / Echéancier d'ouverture à l'urbanisation**
Le projet communal s'inscrit dans une démarche intercommunale. Dans ce dessein, le phasage des OAP inscrit en premier la réalisation de l'OAP "Aménagement des berges du canal de Miribel".
Dans un 2e temps, le confortement du centre bourg sera examiné par une étude plus poussée, qui permettra d'aboutir au renouvellement urbain du centre.
Dans un 3e temps, l'intégration à l'enveloppe urbaine d'un secteur 1AU rue de l'église sera réalisée.
Dans un 4e temps, l'entrée de ville route de Beynost sera réalisée.

Périmètres des secteurs à enjeux / orientations d'aménagement et de programmation



OAP1 // Diagnostic - Aménagement des berges du canal de Miribel

Créer une nouvelle polarité autour du site naturel

HANGAR :

- Elément disqualifiant au cœur du parc et très visible depuis la route, avec grande emprise au sol

TERRAINS DE SPORT :

- Situés dans la continuité du chemin de halage et le long de la rue du stade
- Abords à requalifier, notamment au niveau de la jonction avec la rue du Canal
- Continuité piétonne existante mais peu valorisée dans son traitement

SENTE LE LONG DU CANAL :

- La sente piétonne longeant le canal présente un aménagement sommaire et une faible largeur. Il n'existe pas une réelle homogénéité dans le traitement des circulations piétonnes (trottoir avec bordure le long des habitations / sente étroite protégée par des potelets bois), ce qui nuit à la qualité de cet espace.
- Absence de connexions avec l'autre rive.

RIPISYLVE :

- Frange boisée caractéristique des bords de cours d'eau (ripisylve), qui présente une typologie intéressante.
- Cependant, la densité de ce cordon boisé ne permet pas de transparence visuelle.

PLANTATIONS HORTICOLES :

- Manque de cohérence par rapport à l'ambiance du site
- Apporte un caractère très artificiel sur ce site à dominante naturelle (arbustes épars, conifères)

PARC :

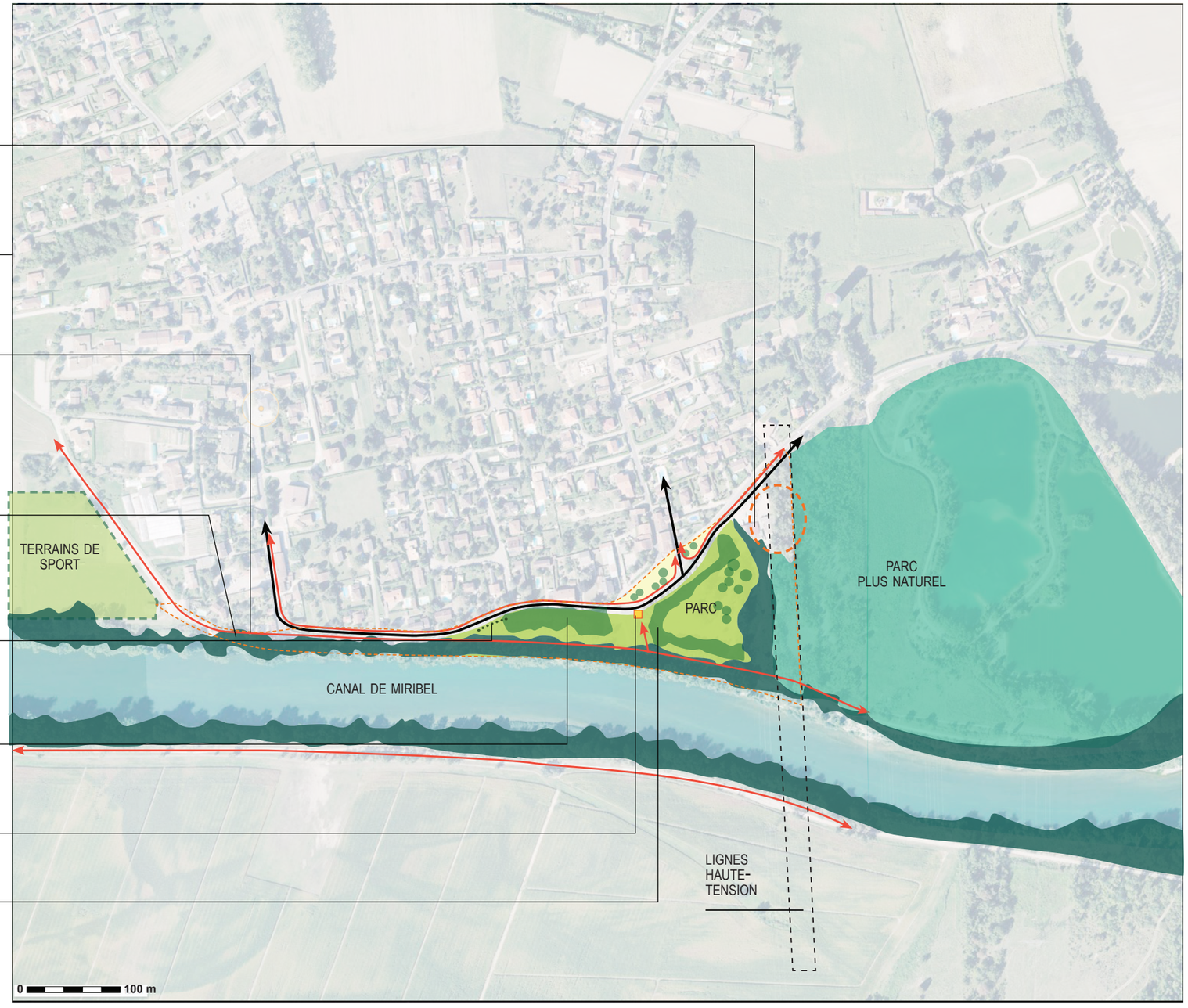
- Récemment aménagé et présentant de très beaux alignements de platanes. Cependant, peu de liaisons transversales proposées ni d'équipements.

ENTRÉE DE PARC :

- Entrée de parc peu qualitative, qui ne valorise pas le site

PLACETTES :

- Espaces publics sans usage propre, servant d'aire de stationnement, présentant peu de qualité paysagère et coupée du parc par la voirie.



OAP1 // Orientations d'aménagement - Aménagement des berges du canal de Miribel

Créer une nouvelle polarité autour du site naturel

PARKING :

- Créer une poche de stationnement en lien avec le parc et la promenade du canal. Une étude permettra de calibrer le nombre de places nécessaires.
- Gérer les eaux pluviales à la parcelle et préférer des matériaux drainants (concassé, sablé...) et intégrer le parking au parc (plantations)

OPÉRATION DE LOGEMENTS NOUVEAUX :

Deux opérations de logements en petit collectif sont prévues pour diversifier l'habitat sur ce secteur.
Pour l'ensemble des logements à vocation sociale produits, il est imposé de réaliser des logements de taille réduite, allant de T1 à T3.

SENTIER LE LONG DU CANAL :

- Conforter les cheminements piétons et homogénéiser leur traitement afin d'avoir un traitement de l'espace public cohérent, sur l'ensemble de la rue, reliant à terme l'ensemble des équipements présents aux abords du canal. Côté canal, prévoir une largeur permettant le croisement confortable (min 1.40m)

RIPISYLVE :

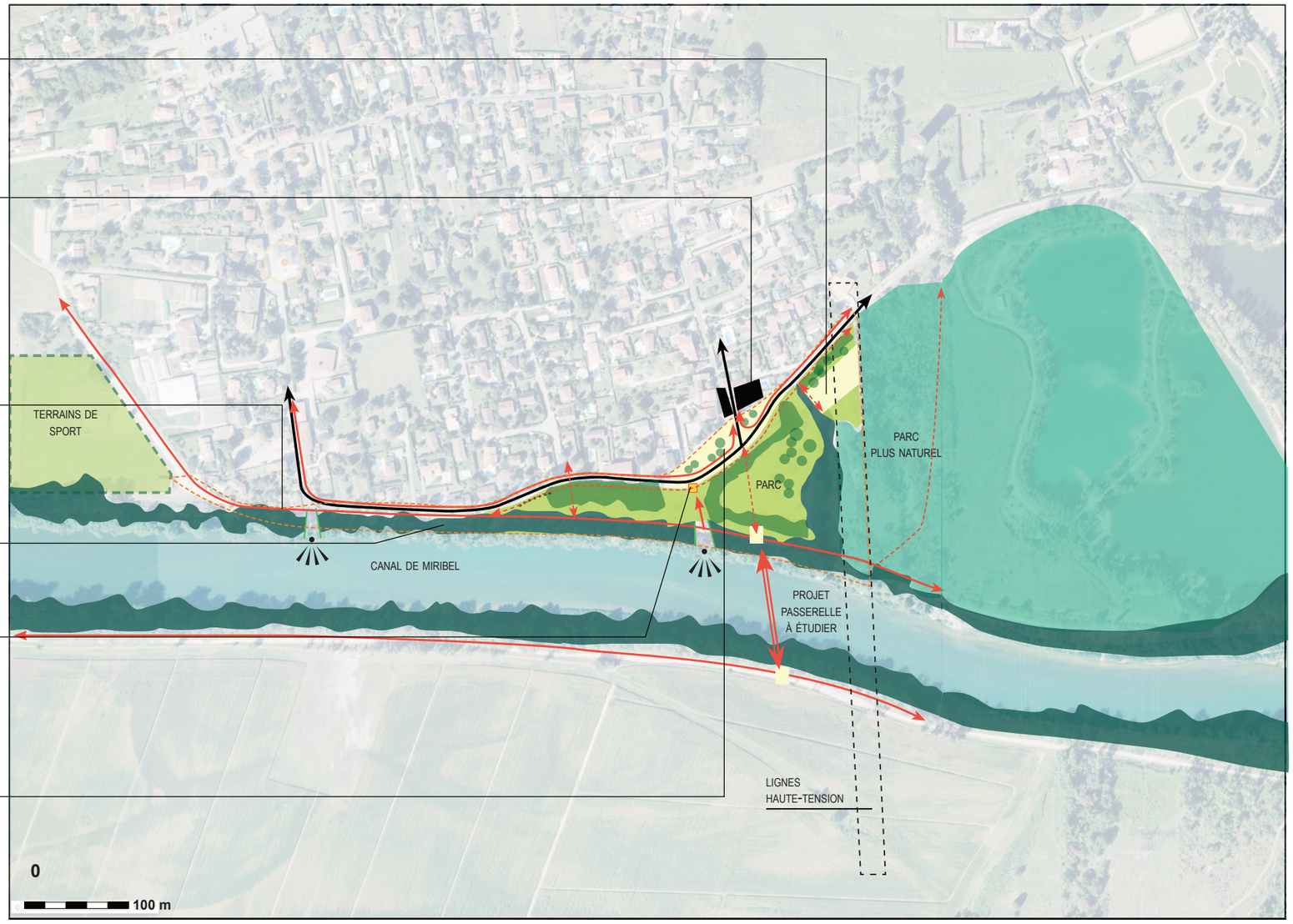
- conserver la ripisylve existante, mais prévoir, en certains points, des percées visuelles sur l'autre rive

PARC :

- Retravailler les accès au parc, notamment son entrée, peu visible ni valorisante pour le site. Rétablir des liaisons transversales, en lien avec les habitations et la future passerelle, qui permettront de rejoindre l'autre rive. Proposer, en lien avec la rue et le mail de platanes, une bande active plus aménagée, permettant d'autres usages (aire de jeux, location vélo, buvette, pique-nique...).

PLACETTES :

- Créer des espaces en lien direct avec le parc, comme parvis de ce dernier - supprimer le stationnement sur ces espaces, et prévoir un plateau traversant permettant un franchissement sécurisé de la route.



<u>Préconisations en logements</u>
pour le secteur repéré comme «opération de logements nouveaux» sur la carte :

- **10 logements à vocation sociale** de type T1/**T2/T3**

OAP2 // Diagnostic - Centre-bourg

Affirmer une nouvelle centralité

À l'heure actuelle, le centre-bourg de Thil est difficilement identifiable car les espaces publics et les équipements qui le composent sont peu structurés et affirmés. Il n'existe pas, à proprement parlé, d'une réelle densité urbaine au niveau du centre-bourg, ce qui accentue ce manque de repère.
Seule l'église présente un parvis réellement composé, et la Mairie semble flotter au milieu d'un espace public relativement peu structuré, en retrait de l'axe routier principal.
Afin de limiter la vitesse des véhicules à proximité des équipements, une voie de contournement a été créée, desservant une aire de stationnement consommatrice d'espace.
Il n'existe pas, au-delà du parvis de l'église récemment aménagé, de réelle place publique dans le village. Le tissu urbain ne suit pas une trame clairement définie, créant des interstices sans usages propres . La salle des fêtes, située à l'arrière de la Mairie, sert de lieu de rassemblement et de salle de réunion. Elle nécessiterait cependant un agrandissement ou une reconstruction, avec une vigilance particulière vis-à-vis du bruit engendé par ce type d'équipement.

PARVIS DE L'ÉGLISE :

- Un nouveau parvis d'Eglise récemment aménagé, mais coupé des autres espaces par la voirie et le parking. Flux piéton limité par la configuration de l'espace.

PARVIS DE LA MAIRIE :

- L'architecture de la Mairie ne permet pas de l'identifier clairement, et le traitement de son parvis (largeur notamment de la voie d'accès) participe à cette impression de flottement. Le parvis, à l'heure actuelle, n'invite pas au rassemblement piéton du fait de son aspect relativement routier (forte présence d'enrobé)

ARRIÈRE-COUR :

- A l'arrière de la Mairie, une grande nappe d'enrobé permet de desservir école et salle des fêtes, sans autre vocation préalablement définie. Un hangar fait office de lieu de stockage pour les associations, mais peut à terme être détruit.

PARKING:

- Un parking consommateur d'espace (seulement 12 places pour 1000 m²), relativement peu fonctionnel. Fort impact visuel dans le centre-bourg.

ROUTE DÉPARTEMENTALE 61B:

- Une configuration de l'espace qui ne met pas en évidence le centre-bourg - forte emprise de la voiture sur l'espace public (voie large, parking consommateur d'espace, grande nappe d'enrobé, même pour certains trottoirs...)

OAP2 // Orientations d'aménagement - Centre-bourg

Affirmer une nouvelle centralité

Au préalable, il est important de noter que la principale condition de restructuration de ce secteur est la réalisation d'une étude urbaine et paysagère approfondie en concerttaion avec la population, permettant de choisir le meilleur scénario d'aménagement pour ce secteur où les possibilités sont multiples. Cette orientation d'aménagement permet d'encadrer la future étude en posant les grands invariants / orientations pour le secteur :

- développer une nouvelle densité urbaine en cœur de bourg en prévoyant la construction de logements implantés en alignement de l'espace public afin de créer un front urbain marquant la centralité de Thil.
- Prévoir la construction de logements à vocation sociale sur ces tènements de cœur de bourg.
- rassembler autour d'un même espace public les équipements & services du centre: l'école, la Mairie, l'église, la salle des fêtes, un centre para-médical, des commerces, des logements à vocation sociale, une micro-crèche, une médiathèque, un local pour les associations...
- revaloriser le centre-bourg via de nouveaux espaces publics, vecteurs de convivialité et d'usages multiples.
- prendre en compte la proximité de la salle des fêtes et des nuisances sonores pouvant être engendrées par ce type d'equipement.

ROUTE DÉPARTEMENTALE 61B :

- Limiter la vitesse à proximité directe du centre-bourg ;
- Créer une zone 30 ;
- Favoriser/ fluidifier les circulations piétonnes en reconnectant les différentes places publiques de part et d'autre de la route départementale ;
- Diminuer le caractère routier de la rue.

ESPACES PUBLICS CENTRAUX / PARVIS DE LA MAIRIE ET DE L'ÉGLISE

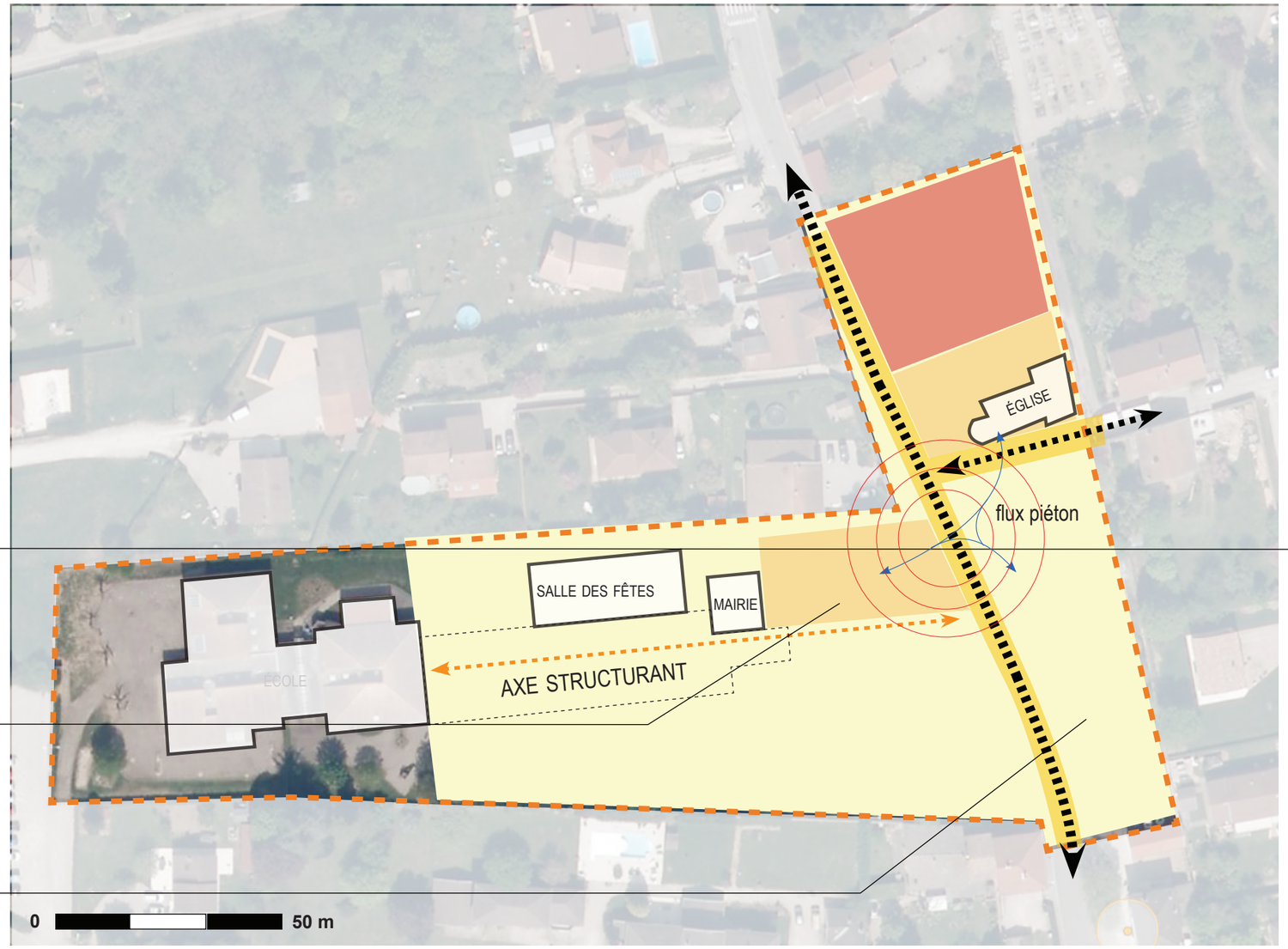
- Affirmer l'espace public central de part et d'autre de la RD, aménager comme un véritable espace de rencontre entre les différents équipements (Mairie, école, église, salle des fêtes...).
- Valoriser cet espace public en le restructurant, dans le but d'affirmer la centralité du bourg.

Parking:

- Optimiser la zone de stationnement, tant dans son fonctionnement que dans les places offertes - l'intégrer à l'espace public (végétalisation, gestion des eaux de ruissellement...)
- Diminuer son impact visuel et son emprise au sol

Préconisations en logements
pour le secteur repéré comme «destiné à accueillir une opération de logements» sur la carte :

- Au minimum **8 logements**
- dont **3 logements à vocation sociale** de type T1/**T2/T3**



Espace public central
Espace à recomposer (équipements, habitat, commerces, espaces verts, liaisons douces ...)
Espace destiné à accueillir une opération de logements - Superficie 1500 m2 environ

Concertation
Une démarche de concertation sera mise en place dans le cadre de ce projet, suivant l'article L.300-2 du C.U.

OAP2 // Références - Centre-bourg

Affirmer une nouvelle centralité

Exemple de revêtements perméables pour les zones de stationnement

Intégration et végétalisation des zones de stationnement

Mornant (dépt : 69)

St Lager (dépt : 69)

St Lager (dépt : 69)

Plateau traversant - zone 30

Grigny (dépt : 91)

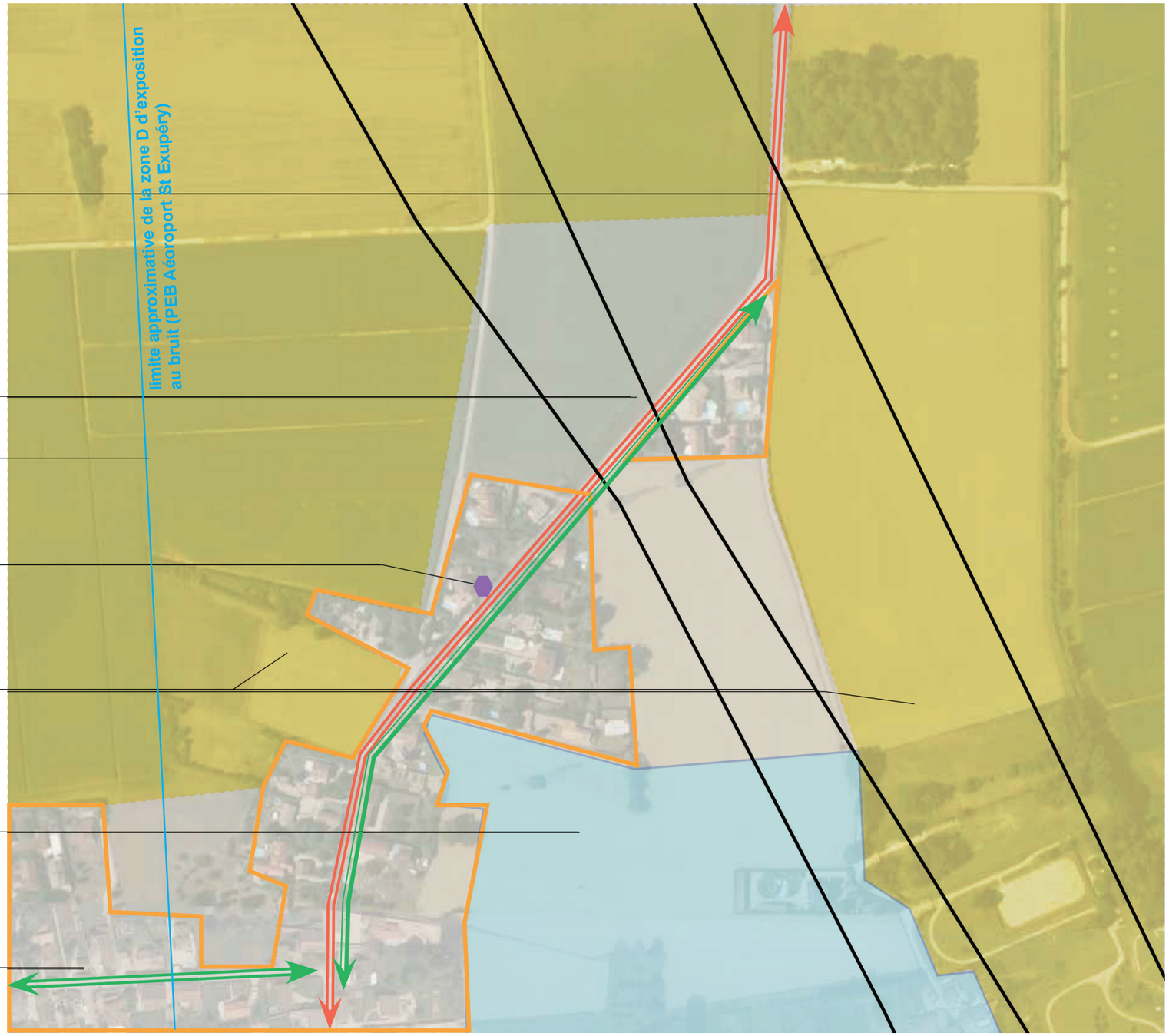
Etoile-sur-Rhône (dépt : 26)

Placette plantée avec assises.

OAP3 // Diagnostic - Secteur AU rue de l'église

Intégrer le projet d'extension urbaine

L'entrée de Thil par la route de Montluel est encadrée par une urbanisation qui s'est faite le long de l'axe routier, sans réelle structuration. De vastes secteurs pavillonnaires bordent la RD61, avec des accès directs sur cette voie. Des champs en openfield ouvrent les vues sur le grand paysage. Cette entrée dans le village est également marquée par le passage de lignes à haute tension.



ROUTE DE MONTLUEL RD61A :

- Axe structurant de cette entrée de Thil, qui permet de relier la commune à Montluel et à la Côtière : Liaison intercommunale.

LIGNES À HAUTE TENSION :

- Présence de 3 lignes à Haute Tension.

ZONE D'EXPOSITION AU BRUIT :

- Limite de la zone D du PEB de l'aéroport St Exupéry, à prendre en compte dans la future opération. *NB : La zone D est la zone d'exposition aux bruit faible, la zone la plus éloignée du PEB (limite extérieure à Lden50)*

ABRI BUS :

- Présence d'un abri bus et d'un trottoir, qui assurent la desserte locale en transports en commun et modes doux.

TERRES AGRICOLES :

- Entrée marquée par l'ouverture sur les cultures en openfield, qui permettent des ouvertures sur le grand paysage de la Cotière.

PÉRIMÈTRE RAPPORCHÉ DU PUIT DE CAPTAGE :

- zone bleue = périmètre rapproché du puit de captage, que la commune protège de toute urbanisation afin de protéger la ressource en eau.

LIAISON PIÉTONNE EXISTANTE :

- Liaison importante pour l'ouverture à l'urbanisation future de la zone 1AU. Elle permettra de relier les nouvelles constructions au centre de Thil.

OAP3 // Orientations d'aménagement - Secteur AU rue de l'église

intégrer le projet d'extension urbaine

FRANGE VÉGÉTALE

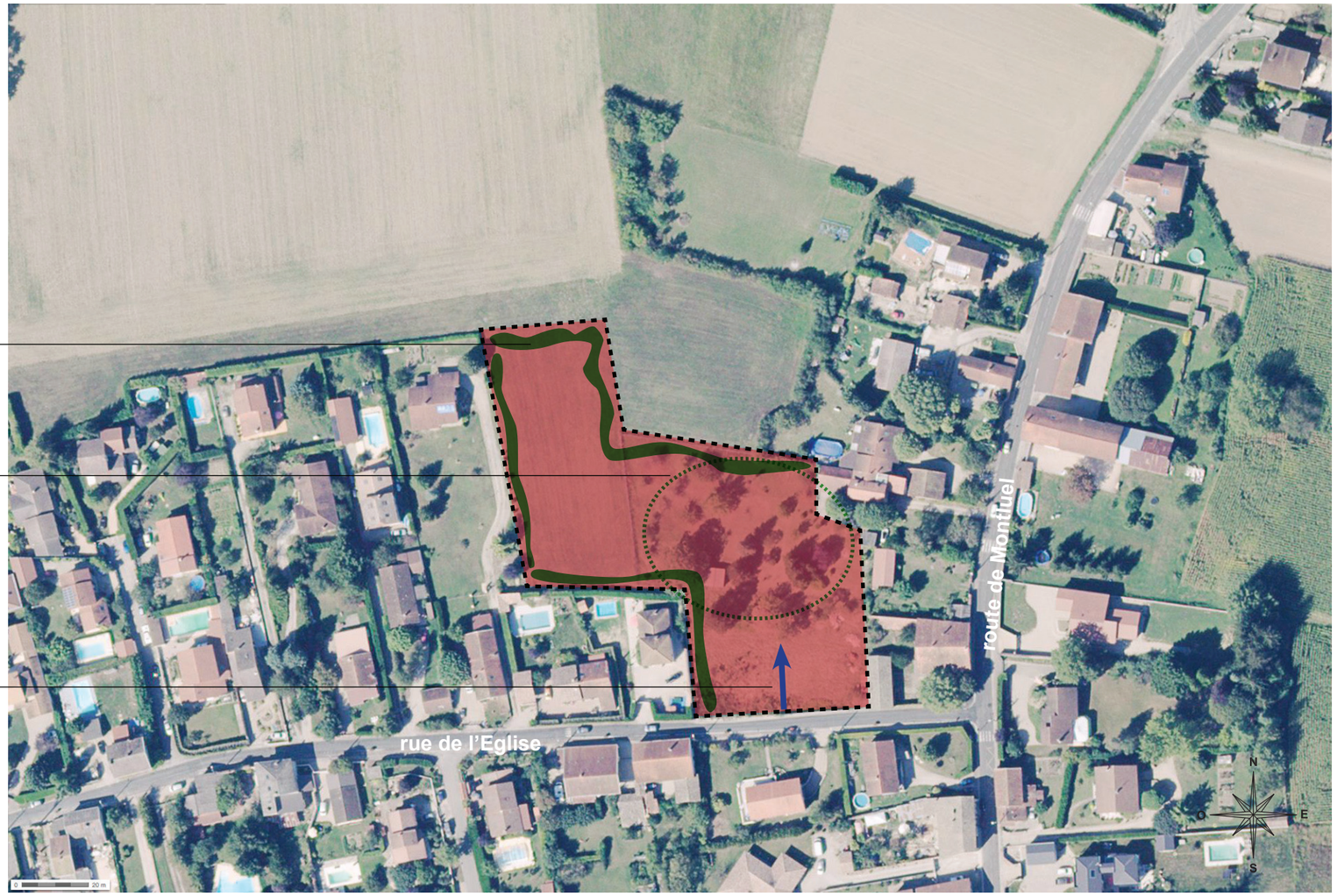
- En écho au bocage voisin : mettre en place d'une frange végétale constituée d'arbres et/ou d'arbustes.
- Mettre en place une frange végétale au contact des secteurs habités voisins

MASSE ARBORÉE :

- Végétation en place à étudier : préserver les plus sujets les plus intéressants.

ACCÈS AU FUTUR SECTEUR URBANISÉ :

- Accès à aménager par la rue de l'Eglise et à connecter, a minima pour les piétons et cycles, à la liaison piétonne Ouest.



carte OAP3 rue de l'Eglise / Orientations d'aménagement
Superficie du secteur 1AU : 7600 m2 environ

<u>Préconisations en logements</u>
Création de :

- Au minimum **20 logements**
- dont **6 logements à vocation sociale** de type T1/**T2/T3**

Concertation
Une démarche de concertation sera mise en place dans le cadre de ce projet, suivant l'article L.300-2 du C.U.

OAP4 // Diagnostic - Entrée de ville Route de Beynost

Affirmer l'entrée Nord de Thil - intégrer le projet d'extension urbaine

ROUTE DÉPARTEMENTALE 61B ROUTE DE BEYNOST :

- Caractère 'rural' affirmé, avec bas-côté enherbés, alignement de platanes, urbanisation à faible densité entrecoupée par de grandes zones agricoles.
- Gestion de la vitesse des véhicules délicate du fait que la route est rectiligne. Les dos d'ânes sont l'outil utilisé pour limiter cette vitesse.

ALIGNEMENT DE PLATANES :

- Un alignement de platanes existants nous permet d'identifier l'entrée de ville et assure une continuité végétale depuis le pont autoroutier jusqu'à la fin de la séquence d'entrée de ville. Ces alignements, relativement anciens, participent à la définition de l'entrée de ville et sont à conserver.

PLAINE AGRICOLE :

- Une plaine agricole offrant une perspective sur le lointain, structurée par un arrière plan bocager et boisé, favorisant une certaine profondeur de champ visuel. Des perspectives et des ouvertures à conserver dans l'urbanisation future du secteur.

CONNEXION PIÉTONNE :

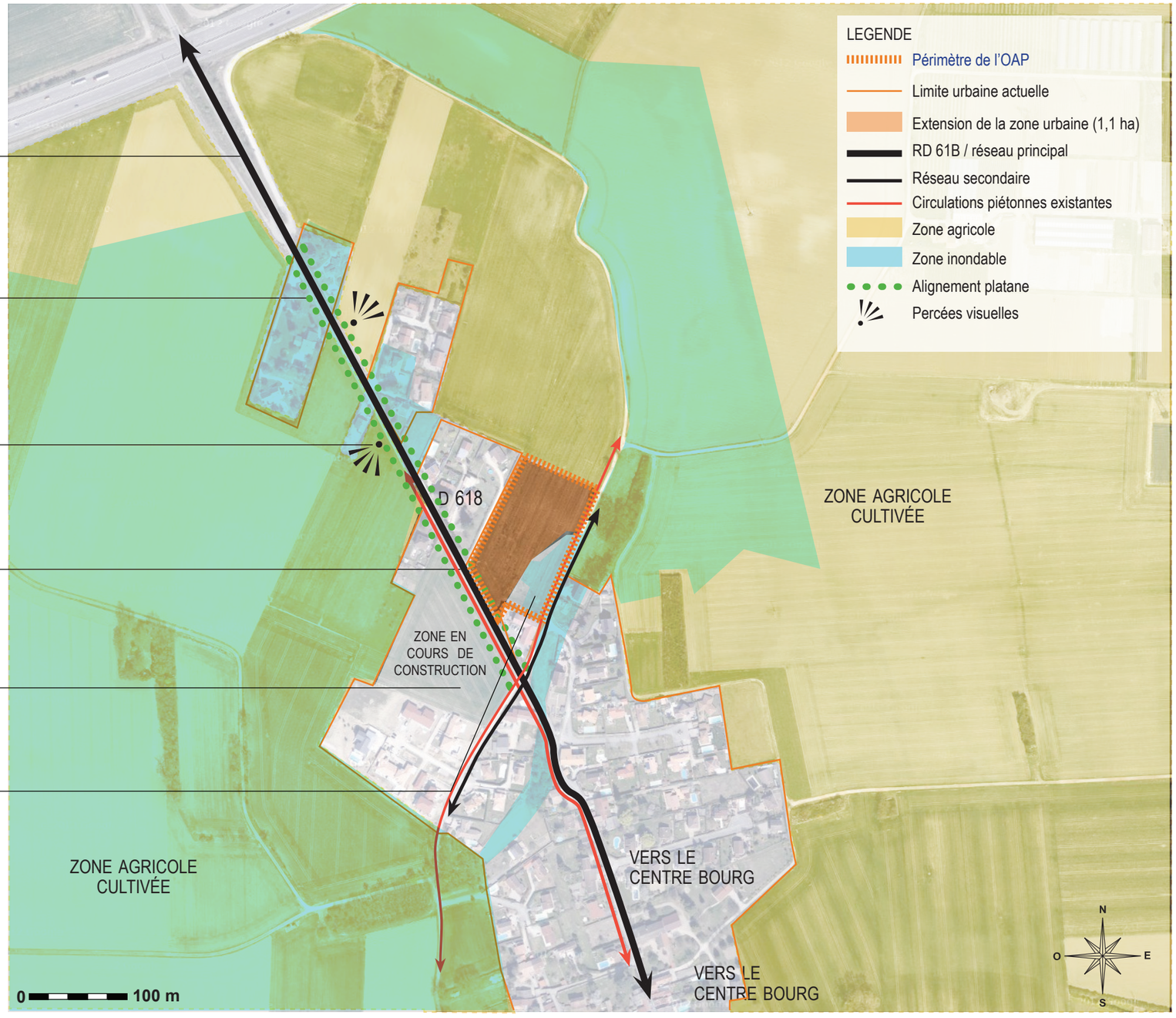
- Les liaisons piétonnes, difficiles sur la RD sont de meilleure qualité sur la voie secondaire, affichée dans le PLU comme étant un axe mode doux majeur à valoriser.

PASSAGE D'EAU DE LA SEREINE ET DU CANAL DE MIRIBEL :

- Le risque inondation est très présent sur la commune et spécifiquement autour de l'entrée Nord de Thil.

PARCELLES AGRICOLES ENCLAVÉES ENTRE LA ZONE 2AU ET LA VOIE :

- Ces parcelles sont à intégrer dans le cadre de la future opération, tout en conservant leur caractère végétalisé (zone R du PPRI)



OAP4 // Orientations d'aménagement - Entrée de ville Route de Beynost

Affirmer l'entrée Nord de Thil - intégrer le projet d'extension urbaine

ROUTE DÉPARTEMENTALE 61B :

Valoriser l'entrée de ville via une gradation de traitement par séquences plantées du plus rural au plus urbain :
- dans une première section au Nord, préservation simple de l'alignement et du cheminement piéton ;
- dans une deuxième séquence, mise en place d'une bande plantée, espace tampon entre l'axe routier et les secteurs pavillonnaires bordant la RD ;
- la troisème séquence, plus urbaine, est déjà existante.

VALORISER LES PERCÉES VISUELLES SUR LA PLAINE AGRICOLE :

Assurer une perméabilité et des points de vue dégagés sur les horizons plus lointains.

BANDE PLANTÉE :

Laisser un espace de recul entre les zones urbanisées et la voirie
- Large bande plantée laissant filer la vue et permettant d'homogénéiser les différentes typologies d'habitat et de clôture
- Bande plantée composée principalement d'arbustes caduques, pouvant également être complétée par une noue afin d'assurer la gestion des eaux pluviales. Traiter une transition douce entre la plaine agricole et le centre-bourg

VOIES DE DESSERTE :

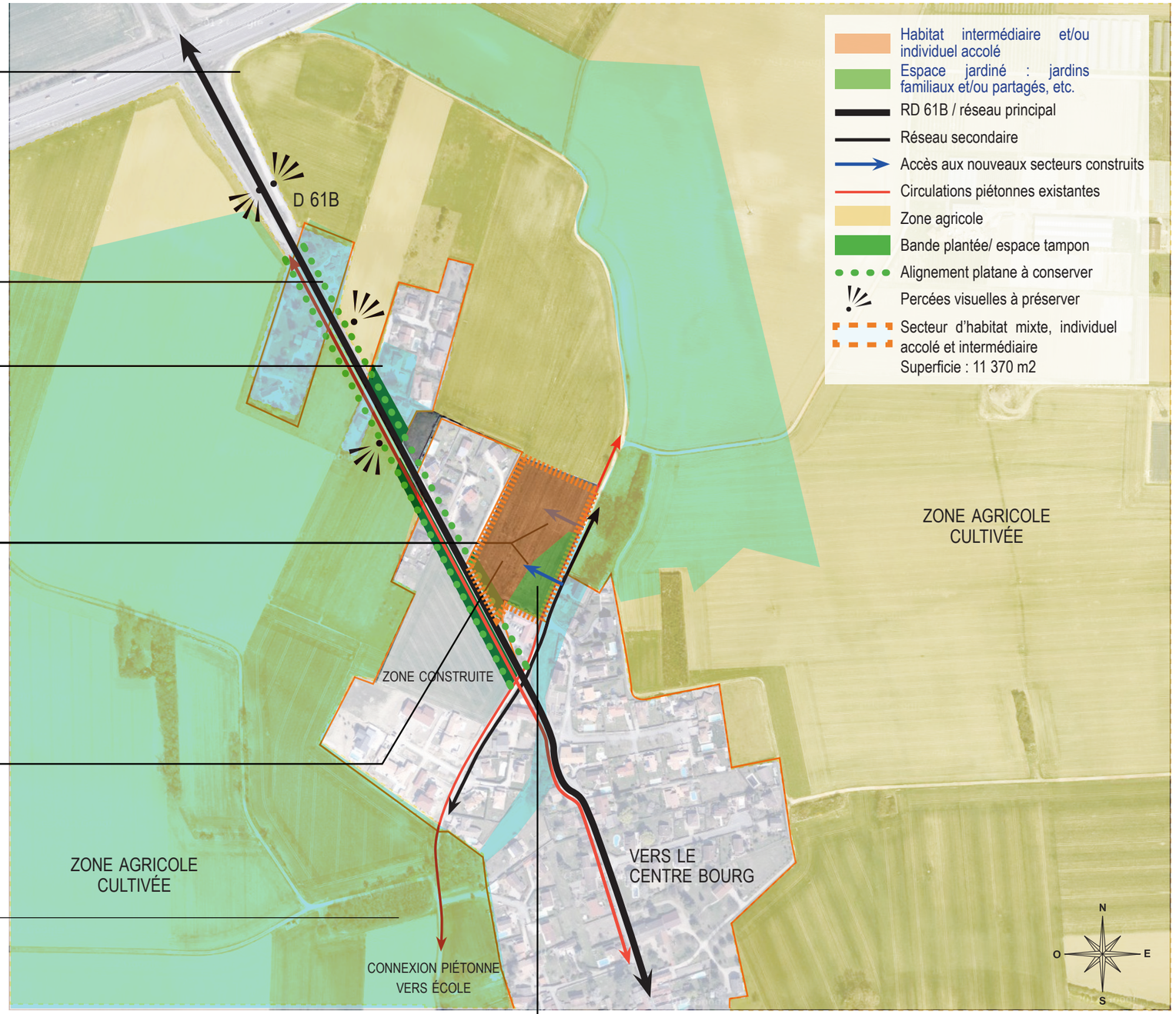
Les accès aux nouvelles constructions seront mutualisés et se feront uniquement depuis la voie secondaire, ceci permettra de ne pas multiplier les accès sur la RD61b et de conserver l'alignement de platanes présent de part et d'autre de la voie.
Préserver les percées visuelles sur la campagne alentour.
- Assurer la gestion des eaux pluviales et conforter les continuités piétonnes, notamment avec le Chemin du Mas Durand qui reconnecte le secteur au centre bourg.

HABITAT :

Habitat individuel accolé ou habitat intermédiaire imposé. Les façades doivent être au maximum tournées vers le Sud.
Une proportion de 25 % des logements doivent être de T1 ou T2, 25 % de logements à vocation sociale. Les constructions doivent respecter au moins la RT2012.

PASSAGE D'EAU DE LA SEREINE ET DU CANAL DE MIRIBEL :

- Prendre en compte le risque d'inondation en améliorant l'écoulement des eaux en cas de crue et en prévoyant des aménagements qui écarteront les nouvelles constructions de tout risque d'inondation. Ainsi avant toute urbanisation du secteur, une étude hydraulique devra-t-etre réalisée sur l'ensemble du secteur.



ESPACE JARDINÉ :

Jardin(s) aménagés dans le cadre de l'opération de logements
Jardin(s) pouvant prendre différentes formes : jardin collectif, jardins familiaux, jardins partagés, etc...

Préconisations en logements
Pour le secteur «d'habitat mixte, individuel accolé et intermédiaire» (cf carte) :
- Au minimum **23 logements**
- dont **7 logements à vocation sociale** de type T1/**T2/T3**

Concertation
Une démarche de concertation sera mise en place dans le cadre de ce projet, suivant l'article L.300-2 du C.U.

OAP4 // Préconisations d'aménagement - Entrée de ville Route de Beynost

Affirmer l'entrée Nord de Thil - intégrer le projet d'extension urbaine

PRINCIPES :

- Intéger les nouvelles zones d'extension urbaine dans la continuité de l'existant, tout en affirmant / clarifiant l'entrée Nord du bourg ;
- Traiter l'entrée de ville de manière à identifier clairement l'arrivée en zone urbaine, tout en assurant une transition douce entre bourg et campagne. Cette transition pourra notamment être assurée via le traitement de la bande plantée, qui permettra d'homogénéiser la nouvelle parcelle construite et d'intégrer les nouveaux bâtiments ;
- Créer de nouvelles zones d'habitat individuel laissant une certaine transparence sur la campagne environnante. Laisser des percées visuelles dans la future trame urbaine offrant des perspectives visuelles lointaines. Favoriser une implantation du bâti orienté Est/Ouest, articulé autour des voiries de desserte. Privilégier, si possible, un habitat accolé. Assurer une continuité piétonne avec l'existant.

PRÉCONISATIONS :

- Laisser un espace de recul entre les bâtiments et la route d'au moins 5m, permettant d'intégrer un espace tampon (public ou privé) permettant l'intégration des habitations. Soigner cet espace par une végétalisation adaptée, assez basse sur les 2-3 premiers mètres, puis de type arbustif en lien avec les limites parcellaires. Pour les clôtures privatives en contact direct avec la rue, privilégier des typologies laissant une certaine transparence, pour éviter un effet 'couloir' au niveau de l'entrée de ville. Proscrire les haies monospécifiques trop hautes, créant un mur végétal imperméable.

La bande plantée pourra également assurer la récupération des eaux de pluies de la route et de la promenade piétonne (noue en premier plan, et bande arbustive en lien avec les habitations)

- Favoriser une transition douce entre les zones habitées et la zone agricole, via le végétal et des clôtures légères.

OAP5 // Echéancier d'ouverture à l'urbanisation

Privilégier le renouvellement urbain

D'après l'article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) «peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.»

L'objectif de la présente OAP est d'établir un **calendrier d'ouverture des zones AU à l'urbanisation**. Il s'agit de localiser, pour chaque période, où se situeront les nouveaux logements créés.

2015 - 2020

Dans un premier temps, et au moins jusqu'à la mise en place d'un réseau collectif d'assainissement des eaux usées, la création d'habitat se fera à l'intérieur du tissu urbain existant. Environ 130 logements nouveaux sont potentiellement à créer en renouvellement urbain (déduction faite des projets réalisés ou en cours entre 2011 et la date d'approbation du PLU).

2020 - 2030

A partir de 2020, le secteur 1AU pourra être ouvert à l'urbanisation, puis dans un second temps, le secteur 2AU, le réseau collectif d'assainissement ayant été réalisé.

Bilan pluriannuel de logements

Tous les 3 ans, en rapport avec le bilan du PLH, un «bilan logements» permettra de quantifier les logements créés, d'évaluer sa corrélation avec les projections du PLU et autres documents (PLH, SCOT). Le «bilan logements» permettra d'ajuster ce calendrier.

Notamment, lors de chaque bilan, une évaluation quantitative du renouvellement urbain sera réalisée, évaluation qui permettra de confirmer et/ou d'ajuster la date d'ouverture à l'urbanisation des secteurs 1AU et 2AU.

Rappel Code de la construction et de l'habitat :

Art. L302-3
«L'établissement public de coopération intercommunale délibère au moins une fois par an sur l'état de réalisation du programme local de l'habitat et son adaptation à l'évolution de la situation sociale ou démographique.
L'établissement public de coopération intercommunale communique pour avis au représentant de l'Etat et au comité régional de l'habitat et de l'hébergement un bilan de la réalisation du programme local de l'habitat et de l'hébergement trois ans après son adoption ainsi qu'à l'issue de la période mentionnée au premier alinéa du II de l'article L. 302-1.»

Art. L302-1 Alinéa II
«Le programme local de l'habitat définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, 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.»

Rappel Code de l'urbanisme :

Art. L123-12-1
«L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le conseil municipal procède, neuf ans au plus tard après la délibération portant approbation ou révision du plan local d'urbanisme, à une analyse des résultats de l'application de ce plan au regard des objectifs prévus à l'article L. 121-1 du présent code et, le cas échéant, aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports.»