

Plan Local d'Urbanisme



Marigny-Saint-Marcel

Maitrise d'ouvrage : Communauté de Communes du Canton de Rumilly

3. Orientation d'Aménagement et de Programmation

APPROBATION

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

1 Caractéristiques du site 4

 Localisation : 4

 Desserte voiries – réseaux : 4

 Composition actuelle du site : 4

 Superficie – zonage : 5

 Atouts et contraintes : 5

2 Les objectifs de l'aménagement 6

3 Les principes d'aménagement 6

 Vocation du site / densité 6

 Forme urbaine 6

 Accessibilité et desserte 7

 Stationnement 7

 Cadre de vie 7

 Confort thermique des constructions 8

 Gestion des eaux pluviales 8

 Conditions d'ouverture à l'urbanisation et phasage 8

PREAMBULE

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 cohérence avec le PADD du PLU de Marigny-Saint-Marcel, les orientations d'aménagement et de programmation précisent notamment :

- Les objectifs d'aménagement,
- La vocation du site,
- La densité et les formes urbaines,
- Les conditions d'accès et de desserte, le stationnement,
- Le cadre de vie,
- Les conditions d'ouverture à l'urbanisation de la zone.

Ces orientations permettent d'organiser les développements à venir sans pour autant figer les aménagements.

En effet, le document s'impose aux autorisations d'urbanisme dans une relation de compatibilité.

La commune de Marigny-Saint-Marcel souhaite préciser des orientations d'aménagement et de programmation sur le secteur d'extension du Chef-lieu. En effet, il s'agit d'un secteur à enjeux en terme de développement dont la vocation principale est celle de résidentielle.

Les principes sont donnés à titre indicatif sur la zone 2AU, qui est une zone gelée dans le cadre du PLU, afin de montrer le projet d'ensemble envisagé sur ce secteur stratégique.

Site d'extension du Chef-lieu

1 Caractéristiques du site

Localisation :

Secteur situé en surplomb de la RD3, en continuité du Chef-lieu, s'étend du cimetière à l'Est jusqu'à la maison des Sœurs à l'Ouest.

Desserte voiries – réseaux :

Site longé en partie basse par la RD3 et accessible à l'Est par le parking du cimetière.

Deux chemins ruraux traversent le site mais dont les accès très difficiles par la RD3 ne les rendent pas exploitables pour une desserte de la zone projetée.

La zone se situe en zone d'assainissement collectif au sein de la carte de zonage d'assainissement. Les réseaux d'assainissement collectif et d'eau potable sont présents sous la RD3 et sous la route de l'Eglise.

Un fossé de drainage est présent en bas de pente pour la collecte des eaux pluviales et débouche sur une canalisation.



Composition actuelle du site :

Plusieurs parcelles dont certaines déclarées en prairies (PAC 2012).

Présence de haies et arbres isolés.

Topographie en pente, déclivité globale du Nord-Est (partie haute) vers le Sud-Ouest (partie basse le long de la RD3).



Côté Est, vers le cimetière



Côté Est vers le bas



Centre du tènement



Côté Ouest vers le bas



Côté Ouest, vu du bas

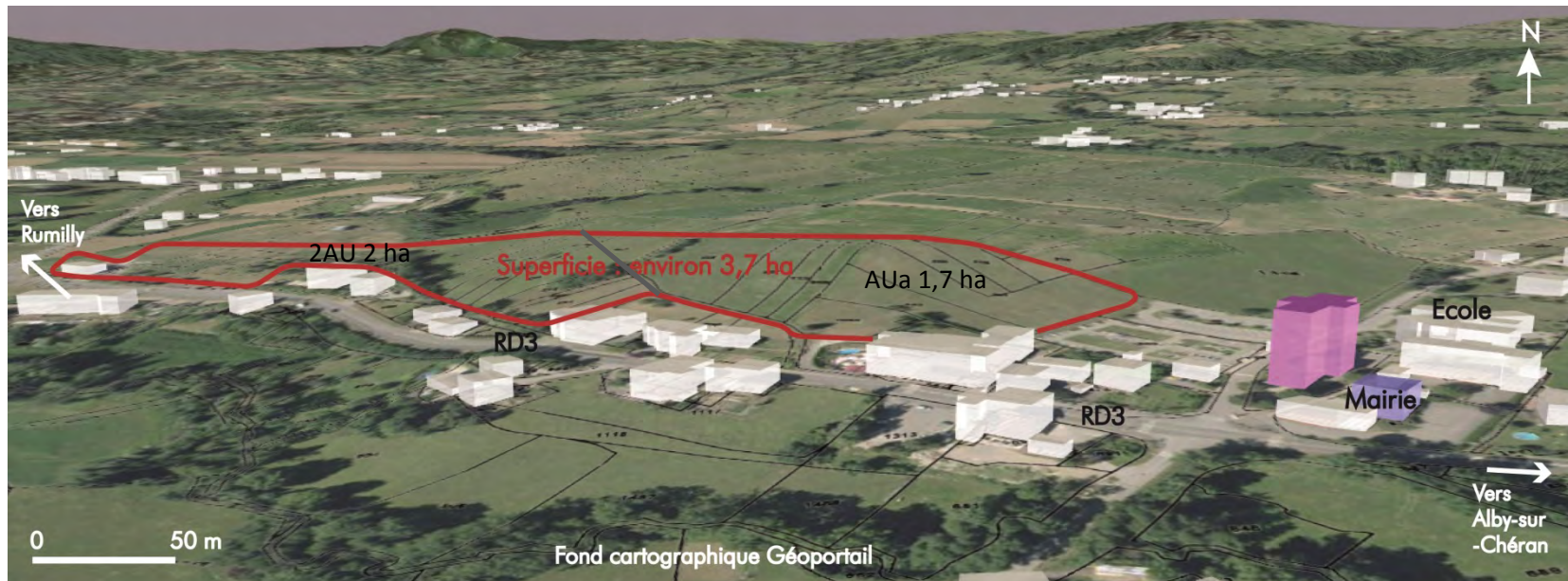
Superficie – zonage :

Zone AUa, à urbaniser opérationnelle, située au sein ou à proximité du noyau dense, à vocation principale d'habitat, où une densité moyenne à forte est recherchée et zone 2AU, zone à plus long terme.

Superficie d'environ 3,7 ha : 1,7 ha zone AUa et 2 ha zone 2AU.

Atouts et contraintes :

- Terrain dont la topographie en pente devra être prise en compte dans la mise en œuvre de l'aménagement urbain,
- Terrains agricoles de prairies comportant des haies et groupes d'arbres,
- Situation de proximité immédiate et contigüe au Chef-lieu et ses équipements,
- Présence de formes urbaines diversifiées de Chef-lieu,
- Possibilités d'accès au site par la RD3 et le parking de cimetière, à sécuriser, les chemins ruraux existants ne sont pas exploitables pour une desserte automobile de la zone,
- Présence des réseaux eau potable et assainissement, et d'un fossé de collecte rattaché au réseau d'eaux pluviales, terrain d'apparence peu perméable.



2 Les objectifs de l'aménagement

- Créer une greffe urbaine réussie du Chef-lieu, par un travail de liaisons et d'intégration paysagère,
- Permettre un développement résidentiel du Chef-lieu, site de centralité accueillant les principaux équipements de la commune,
- Favoriser une mixité urbaine et sociale en permettant une diversité des formes urbaines et des possibilités d'accès au logement,
- Préserver le caractère rural du site,
- Prendre en compte la topographie du terrain à aménager,
- Prévoir une desserte adaptée à l'importance de l'opération et des liaisons douces facilitées en interne comme en externe en direction du cœur du Chef-lieu.

3 Les principes d'aménagement

Vocation du site / densité

Ce secteur présentera une vocation principalement résidentielle, voué à l'accueil de nouveaux logements. Il pourra se développer au moins 91 logements à terme dont 44 logements dans le temps du PLU (zone AUa), impliquant une densité minimale de l'ordre de 24-25 logements par hectare. La partie à développer dans la zone AUa comprend l'îlot A de 21 logements, et l'îlot B de 23 logements.

La partie à développer dans la zone 2AU à plus long terme comprend l'îlot C de 40 logements et l'îlot D de 7 logements.

Parmi ces nouveaux logements, et afin de participer à l'objectif de mixité sociale, au moins 20% seront des logements locatifs sociaux, soit dans le temps du PLU 9 logements (zone AUa) et à terme environ 20 logements (y compris zone 2AU).

Forme urbaine

Le futur quartier d'habitations s'organisera en plusieurs îlots denses de bâtiments insérés dans le relief.

Ils se déclineront à terme en 4 hameaux A/B/C/D.

Dans un premier temps, zone AUa, il est prévu de développer les hameaux A+B.

Afin de prévoir une insertion dans le paysage existant, il est prévu une gradation des formes bâties en termes de typologie et de hauteur.

Les parties hautes des hameaux A/B/C, soit les parties au Nord de la voie de desserte principale, ainsi que le hameau D, seront composés de logements individuels (limités à 8 maximum sur l'ensemble de l'opération) et/ou groupés et/ou intermédiaires.

Les constructions des hameaux A/B/C intégreront des garages collectifs insérés dans la pente et accessibles par la voie de desserte principale.

Les hauteurs maximales pour ces parties hautes de hameaux seront le R+1+combles (soit 10 mètres maximum du terrain naturel avant travaux jusqu'au sommet de la construction hors éléments techniques en cas de toiture à pans et 7 mètres maximum du terrain naturel avant travaux jusqu'à l'acrotère en cas de toiture terrasse).

En partie basse des hameaux A/B/C, soit en partie Sud de la voie de desserte principale, les logements se développeront sous la forme de logements intermédiaires et/ou petits collectifs.

Les hauteurs maximales des constructions de ces secteurs seront le R+2+combles (soit 13 mètres maximum du terrain naturel avant travaux jusqu'au sommet de la construction hors éléments techniques en cas de toiture à pans et 10 mètres maximum du terrain naturel avant travaux jusqu'à l'acrotère en cas de toiture terrasse).

Accessibilité et desserte

La zone sera desservie par une voie d'accès principale et centrale. Elle prendra son accès en partie Est via le parking du cimetière. L'accès à la départementale se fera via la route communale de l'Eglise.



Accès à prévoir par l'Est, par le parking du cimetière et la rue de l'Eglise (qui débouche sur la D3 par un carrefour régulé par un feu tricolore)



Accès à prévoir à l'Ouest, coté Echottiers, par un accès à aménager et à sécuriser (arrêt de bus existant)

Elle sera créée à mi-pente et permettra des accès directs aux hameaux sans création de multiples accès privatifs problématiques dans la pente.

Cette voie s'accompagnera d'aménagements pour le déplacement des modes doux.

Cette voie centrale sera aménagée progressivement selon le phasage de l'opération.

Les chemins ruraux existants seront à préserver et seront supports de déplacements modes doux. Des liaisons douces internes ainsi qu'en direction du cœur du Chef-lieu et de ses équipements seront à aménager de façon

agréable et sécurisée. Elles pourront ainsi être réalisées en accompagnement de la voie principale mais aussi de façon totalement indépendante.

Stationnement

Le stationnement devra être organisé afin de minimiser au maximum son impact sur le paysage.

Aussi, une partie des stationnements sera à prévoir en ouvrage (souterrain et/ou en rez-de-chaussée).

D'une façon générale, il est demandé :

- 1 place par 50 m² de surface de plancher créée avec au moins 2 places par logement,
- Au moins 1 place par logement dans le cadre des logements sociaux,
- 1 place supplémentaire pour le stationnement visiteur par tranche de 5 logements créés, par hameau.

Le stationnement des cycles devra également être organisé par la création de locaux dédiés, couverts et fermés, à raison d'1 m² par tanche de 50 m² au sein des opérations de logements comprenant au moins 400 m² de surface de plancher.

Concernant la localisation du stationnement :

- En partie basse des hameaux A/B/C : au moins la moitié des stationnements devront se réaliser en ouvrage, et le reste en extérieur,
- En partie haute des hameaux A/B/C et hameau D : au moins deux tiers des stationnements devra se réaliser en ouvrage, et le reste en extérieur.

Cadre de vie

La gradation des formes bâties et leur insertion dans le relief participeront de la qualité paysagère du site et de sa bonne intégration. De même, les constructions devront présenter les caractéristiques générales des constructions traditionnelles en terme de volume, d'aspect des matériaux, de couleurs, ...

Les nouvelles constructions se situeront bien en-dessous de la ligne de crête, afin de ne pas impacter le paysage donné à voir.

L'ouverture visuelle vers l'extérieur sera préservée et mise en valeur par l'organisation du site en hameaux permettant le maintien d'espaces libres intéressants.

Les boisements et haies existants autour des hameaux seront à préserver ou à défaut à recréer. Les éventuelles créations de plantations devront se limiter à des arbres ou bosquets isolés afin de ne pas fermer les vues.

Les espaces de voiries et de stationnements devront être accompagnés d'une trame végétalisée de type arbustive.

D'une façon générale, les espaces plantés devront privilégier des essences variées et d'origine locale.

Des espaces communs de convivialité seront créés autour de la voie centrale sous forme de placettes au niveau de chaque hameau. Ces aménagements revêtiront de multiples usages : lien social, transition entre espace public et privé, éviter le caractère de transit de la voie de desserte principale.

Il sera prévu un espace collectif pour la collecte des déchets ménagers, à intégrer au paysage par des aménagements qualitatifs.

Gestion des eaux pluviales

Une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par :

- L'aménagement de noues, de fossés et de puits.
- La réalisation de point de rétention en partie basse du tènement.
- Les surfaces des espaces des cheminements, des accotements, des stationnements seront revêtues de matériaux drainants autant que possible (stabilisé, gravillons, ...).



Principe d'évacuation et rétention des eaux pluviales

Confort thermique des constructions

Une végétalisation des pieds de façade (bande de pleine terre plantée) sera réalisée. Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux, et la réverbération solaire.

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

Conditions d'ouverture à l'urbanisation et phasage

En zone AUa, le secteur pourra se développer par le biais de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, pouvant se réaliser en plusieurs tranches.

La zone 2AU est une zone à plus long terme, dont l'ouverture sera à envisager par le biais d'une procédure d'évolution du PLU.

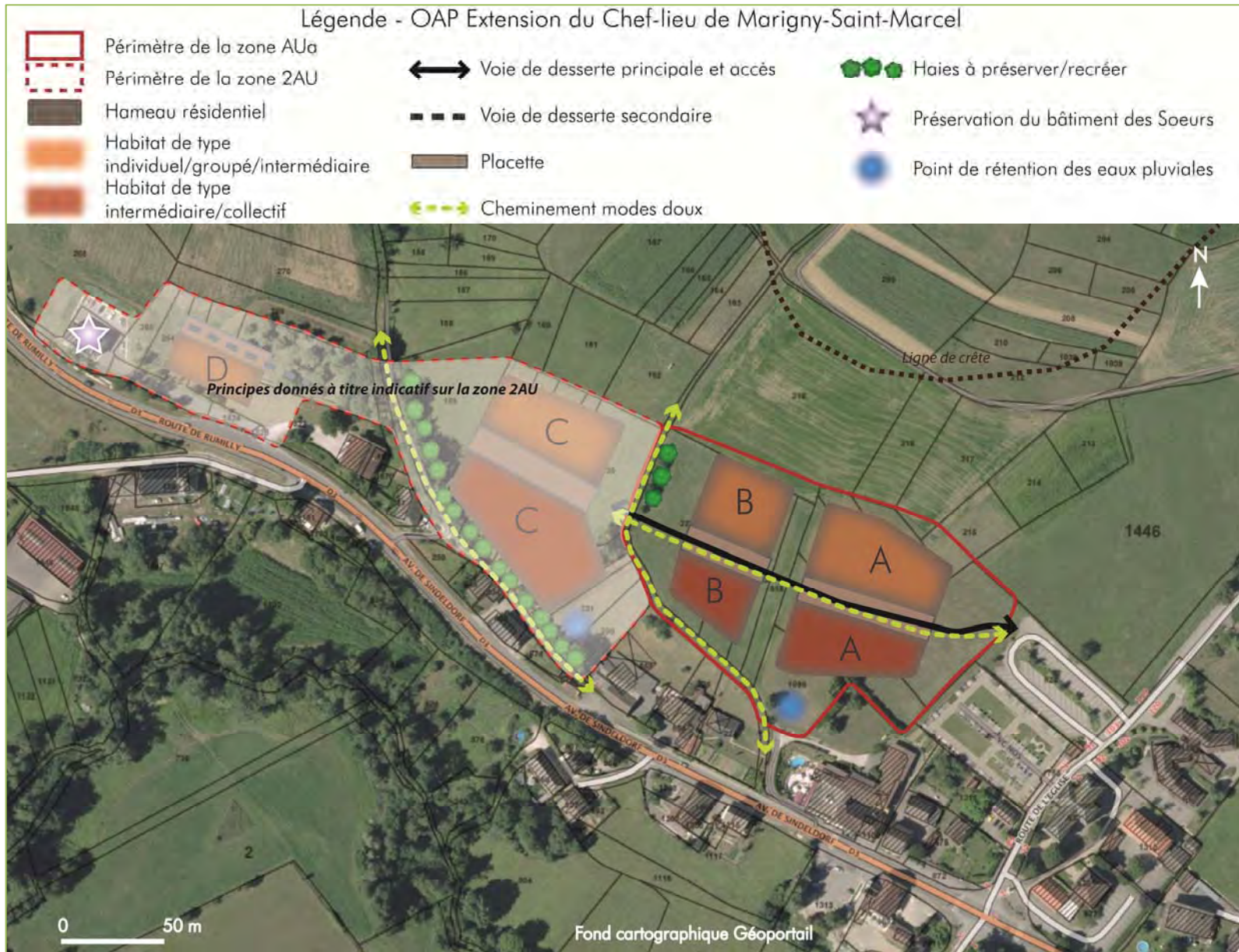


Schéma de principe du réseau de desserte du site

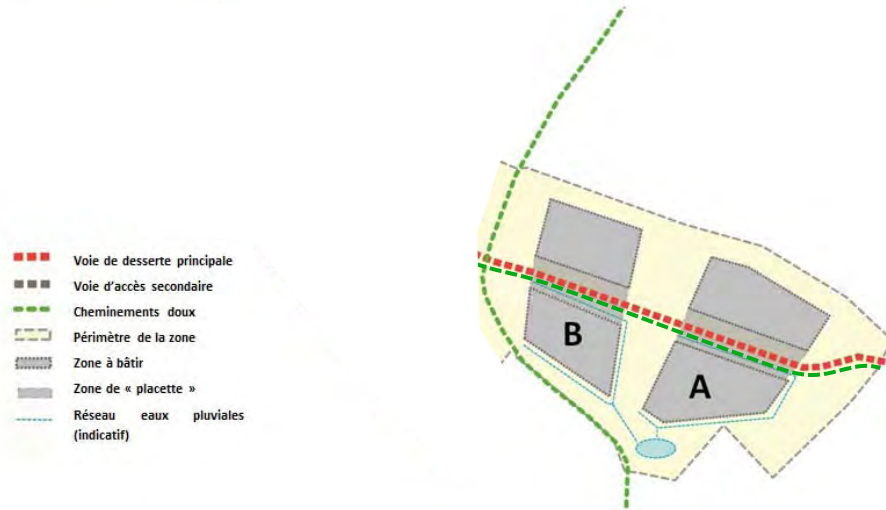
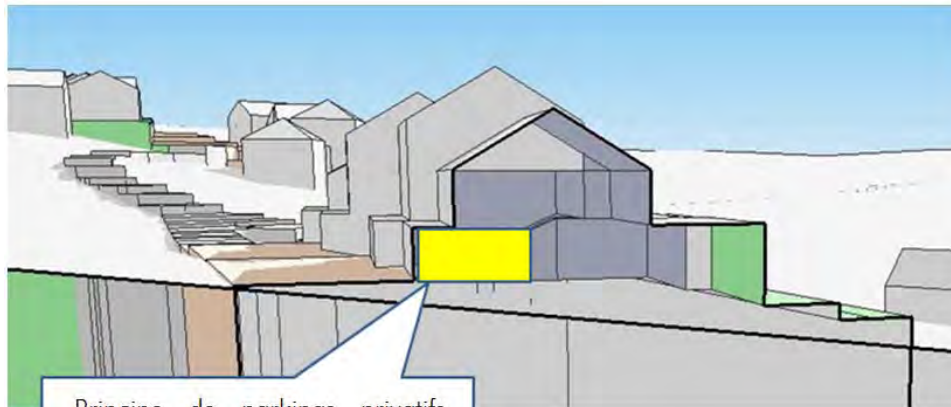
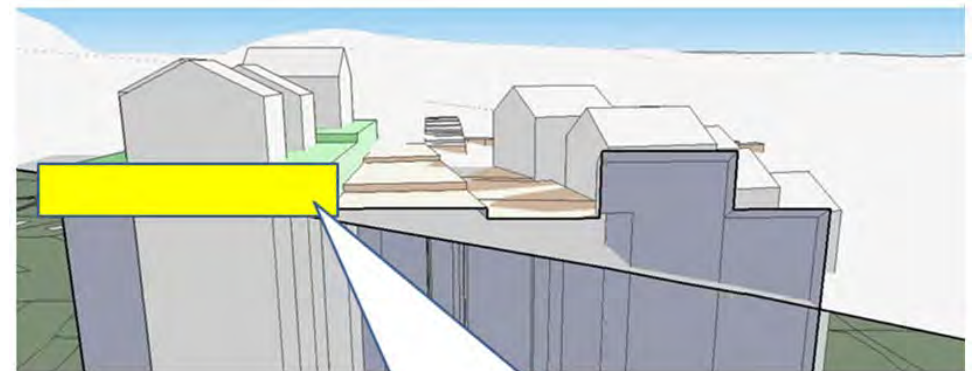


Illustration de principe du stationnement en ouvrage



Principe de parkings privés sous œuvre, îlot D

Illustration de principe du stationnement en ouvrage



Principe de parkings collectifs semi-souterrains au-dessus de la voie centrale, formant le socle des logements implantés en partie haute

Illustration en plan masse à titre indicatif et d'exemple (non contractuelle)



Illustration en vue 3D à titre indicatif et d'exemple (non contractuelle)

