

PLAN LOCAL d'URBANISME

PLU approuvé



Baldersheim

3.d - Orientations d'aménagement et de programmation

PLU approuvé par Délibération du Conseil
Municipal du : 20 mars 2017



Le Maire

Pierre LOBEL



FEVRIER 2017

Préambule	1
1 La sous-zone 1-AU	3
3 La sous-zone 2-AU	11

Préambule

Article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme

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.

Article R*123-3-1 du Code de l'Urbanisme

Modifié par Décret n°2012-290 du 29 février 2012 - art. 19

Les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées au 1 de l'article L. 123-1-4 peuvent, le cas échéant par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement prévues par ces dispositions.

Lorsque le plan local d'urbanisme est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale, les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées aux 2 et 3 de l'article L. 123-1-4 définissent :

1° En ce qui concerne l'habitat, les objectifs et les principes mentionnés au 2° de l'article L. 123-1-4. Elles comprennent, notamment, les objectifs mentionnés aux d, e et g de l'article R. 302-1-2 du code de la construction et de l'habitation ainsi que le programme d'actions défini à l'article R. 302-1-3 du même code ;

2° Le cas échéant, en ce qui concerne les transports et les déplacements, l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et le stationnement. Elles déterminent les mesures arrêtées pour permettre d'assurer la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 1214-2 du code des transports.

Ces orientations d'aménagement et de programmation peuvent, en outre, comprendre tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

1 La sous-zone 1-AU

Le secteur nord de Baldersheim comporte un ensemble de terrains classés en zone d'urbanisation future au précédent POS.

Le PLU propose d'en ouvrir une partie à l'urbanisation sous certaines conditions, afin de répondre aux besoins de diversification de l'offre en habitat sur le village.

Les terrains étant situés en bordure de la Route Départementale 201 qui constitue un axe d'entrée de ville, le PLU est soumis aux dispositions des nouveaux articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme qui disposent qu'en-dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Le PLU peut fixer des règles d'implantation différentes de celles-ci lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de l'urbanisme et des paysages.

Le présent document d'orientation d'aménagement et de programmation a pour objectif de préciser les dispositions réglementaires de la zone AU, en particulier la sous-zone 1-AU ouverte à l'urbanisation.

Environnement de la zone et potentiel d'aménagement

Le site du projet est localisé à l'extrémité nord de l'agglomération de Baldersheim, le long de la RD201 et en face d'une zone économique. Il est entièrement occupé par des espaces labourés



Evolution de l'environnement du site

En 1956

Le village est organisé autour de deux axes principaux, les abords de la RD 201 ne sont pas encore urbanisés, l'exploitation agricole reste dominante.



En 1997

Le réseau de voies secondaires se développe, les premiers immeubles collectifs sont implantés ainsi que le lotissement articulé sur la rue du Moulin. La zone d'activités s'est installée en bordure de la RD201 qui a perdu son accompagnement végétal.



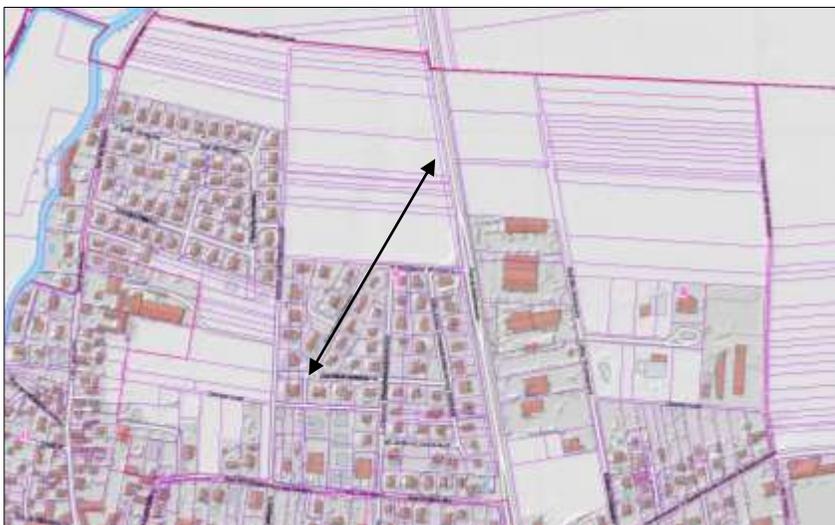
2007

Le développement urbain se poursuit par la mise en place du lotissement « Jardin des Poètes » qui se déploie vers le nord et le long de l'axe de la RD201 peu à peu renaturé aux abords des nouvelles constructions. La zone économique s'étend en une deuxième tranche.



Le front urbain actuel (vue depuis la RD201)





Le Jardin des Poètes, point d'appui du nouveau projet

Ce lotissement existant a suivi les prescriptions d'une étude aujourd'hui obsolète, qui misait sur la matérialisation d'un axe monumental issu de la RD 201 depuis un giratoire et créant une perspective sur le clocher de l'église. Autour de cet axe, des pavillons jumelés créant un tissu de faible densité.



Le réseau actuel d'alimentation en eau potable

Ce réseau relie les deux lotissements existants et traverse le site de la zone 1-AU. On profitera du tracé de ce réseau pour connecter avec une voirie les deux quartiers.

Schéma des voies et équipements

Les densités attendues

Pour répondre aux besoins de la densification urbaine et de l'économie de foncier, il est nécessaire de proposer dans cette zone une densité minimale de 20 logements à l'hectare. La sous-zone développant une superficie de 1,5 ha, la construction d'au moins 30 logements est envisagée.

Pour répondre aux besoins de la diversification de l'habitat, il est nécessaire d'y prévoir une répartition équilibrée entre habitat individuel et collectif.

L'organisation du site 1-AU

Typologie	Maximum 50% d'habitat individuel
Densité	Au moins 20 logements par hectare
Hauteurs	3 niveaux maximum
Architecture	Possibilité de diversifier les volumes, toitures plates ou à faible pente admises. Le troisième niveau s'il est envisagé doit être sous combles ou reculé des façades des niveaux inférieurs pour créer des d'attiques.
Espaces verts	Ils devront représenter 20% au moins de la surface totale disponible en zone 1-AU. Traitement paysager des abords de la RD201
Stationnements	Les aires de stationnement devront permettre de respecter les normes de 2 places par logement, sauf pour les logements aidés pour lesquels une seule place sera exigée. S'y ajoutent les stationnements pour les cycles qui pourront être intégrés dans les immeubles (environ 1m ² par logement). Les immeubles collectifs de plus de 4 logements devront comprendre des places supplémentaires pour les visiteurs.
Voiries et accès	Les voiries primaires devront être bouclées avec celles de quartier « Jardin des Poètes » au sud par la rue Jacques Prévert. Le bouclage doit également être réalisé avec la rue des Pyrénées à l'ouest, en intégrant dans les emprises le bouclage existant en eau potable. Aucune nouvelle sortie sur la RD 201 n'est à envisager, les aménagements de sécurité et en particulier le tourne-à-gauche depuis la rue Prévert ayant été réalisé. Des amorces ou réserves de terrain devront permettre ultérieurement de relier la zone 2-AU par bouclage interne.

Le respect des dispositions des articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme (ancien L111-1-4)

Rappel des dispositions des articles L. 111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme

L111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

L111-7

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public.

L111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Compatibilité avec la prise en compte des nuisances

Un merlon végétalisé d'environ 2 mètres de hauteur a été réalisé dans le Jardin des Poètes et se prolonge le long de la RD201 dans la zone 1-AU. Il permet de réduire fortement la nuisance sonore du trafic pour le quartier.

Compatibilité avec la prise en compte de la sécurité

Ce même merlon sécurise les habitants par rapport à l'axe de transit.

Le nouveau réseau interne de voies de circulation automobile sera hiérarchisé dans le nouveau quartier (réduction de plateforme, trottoirs, tronçons avec caniveau central, itinéraires dédiés aux piétons et cycles vers le village).

Les aménagements routiers sur la RD201 (tourne à gauche) sont suffisants pour supporter une légère augmentation du trafic sur la sortie de village.

Compatibilité avec la prise en compte de la qualité architecturale

La hauteur des constructions est limitée. Le niveau supérieur sera traité en toiture classique ou en toitures terrasses pouvant être végétalisées. Les hauteurs admises permettront de construire au maximum deux niveaux droits et un comble ou attique.

Compatibilité avec la prise en compte de la qualité de l'urbanisme

La qualité de l'urbanisme doit se lire dans la diversité de l'offre en logements et dans la sensible réduction de la consommation d'espace agricole. Le site permet d'accueillir au moins 30 logements sur un espace réduit, tout en garantissant une qualité de vie grâce à un isolement par rapport à la route départementale, une greffe satisfaisante avec le village et suffisamment d'espace

pour de bons rapports de voisinage. Malgré sa densité, le nouveau quartier comprendra de nombreux espaces libres traités en jardins d'agrément.

Compatibilité avec la prise en compte de la qualité des paysages

Le déplacement du front urbain d'une centaine de mètres vers le nord aura un impact négatif faible sur le paysage, les points d'appel se situant de l'autre côté de l'axe, vers la zone économique.

Le merlon planté est maintenu et pourra être surélevé et agrémenté d'une végétation arbustive ou mixte. Les plantations arborées le long de la route sont à maintenir également.

Un recul des constructions de 10 mètres par rapport à l'emprise routière permet un traitement en jardins d'agrément créant une transition naturelle avec l'axe, et reculant d'autant les volumes bâtis.

Exemple d'aménagement possible :



REPARTITION : au moins 30 logements, répartis comme suit :

- **13 pavillons individuels**, localisés aux abords des maisons existantes et à proximité de la RD201, avec un recul pouvant être traité en jardins d'agrément
- **6 logements jumelés**
- **2 immeubles collectifs**, comportant au moins 11 logements au total. La construction de deux petits immeubles permet de dégager des espaces pour le stationnement et les espaces verts.

3 La sous-zone 2-AU

Au P.L.U. figure un ensemble de terrains classés zone 2-AU vers lesquels va s'orienter le développement urbain à moyen et à long terme du village.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zones est subordonnée à celle de la sous-zone 1-AU.

Les conditions d'aménagement propres à la zone 2-AU seront précisées en fonction des besoins au moment de leur ouverture à l'urbanisation par une procédure d'urbanisme.

Un certain nombre de condition sont d'ores et déjà rédigées pour ces terrains qui sont la prolongation logique de la sous-zone 1-AU.

La zone devra être raccordée au réseau viaire de la sous-zone 1-AU par un bouclage.

Tout aménagement devra respecter un recul suffisant par rapport à la RD201 pour permettre de compléter les aménagements de sécurité et de lutte contre le bruit de la circulation automobile sur cet axe.

L'aménagement devra également permettre d'atténuer l'impact du front urbain nord, par des plantations et des espaces verts.



Exemple de bouclage possible avec la sous-zone 1-AU

