

Commune de : **LOIVRE**

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé à la
délibération du 30 Juin 2015
arrêtant le projet de révision du
P.O.S par élaboration d'un P.L.U.
Plan Local d'Urbanisme

Cachet de la Mairie et
signature du Maire :



Prescription du PLU le 13 mai 2014
Révision du POS le 1^{er} avril 1986
Approbation du POS le 6 décembre 1977

Dossier du PLU réalisé par :

PERSPECTIVES
2, rue de la Gare
10 150 CHARMONT s/B.
Tél : 03.25.40.05.90.
Fax : 03.25.40.05.89.
Mail : perspectives@perspectives-urba.com

SOMMAIRE

1 - Préambule	1
A/ Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation	
B/ Les orientations	
2 - Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	3
A/ Préconisations pour la zone urbaine 1AU au centre	
B/ Préconisations pour la zone d'urbanisation future à vocation d'habitat, 1AU à l'Ouest	
C/ Préconisations pour la zone d'urbanisation future, 1AU à vocation mixte d'habitat d'activités économiques en entrée Sud	
D/ Préconisations pour le secteur en reconversion des silos jusqu'au développement urbain du pôle gare	
E/ Préconisations pour la zone urbaine UB au Nord	
3 - Schémas de principes des coupes de voiries	12

1 - 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.

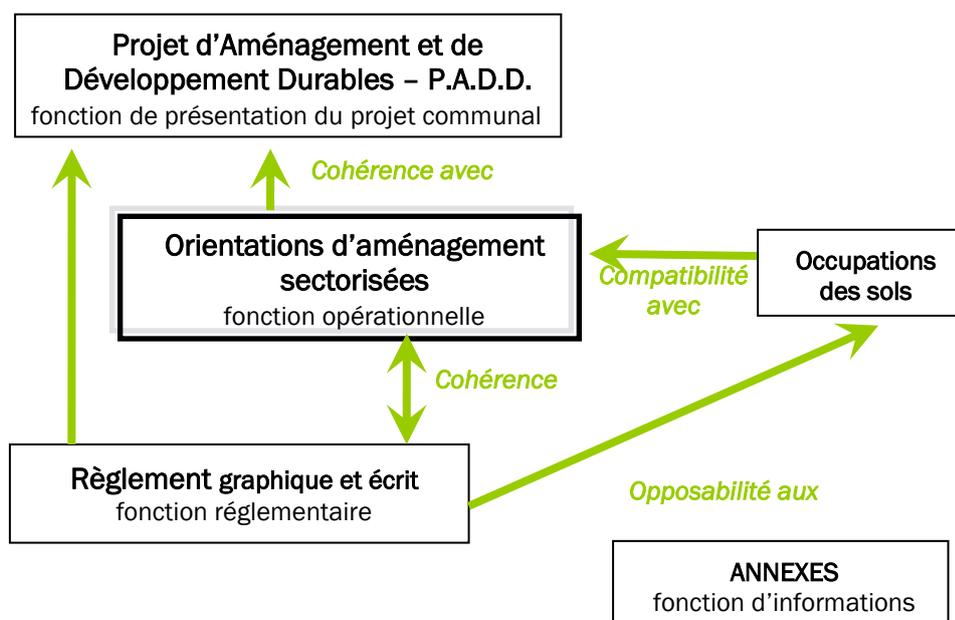
B / Les orientations

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.

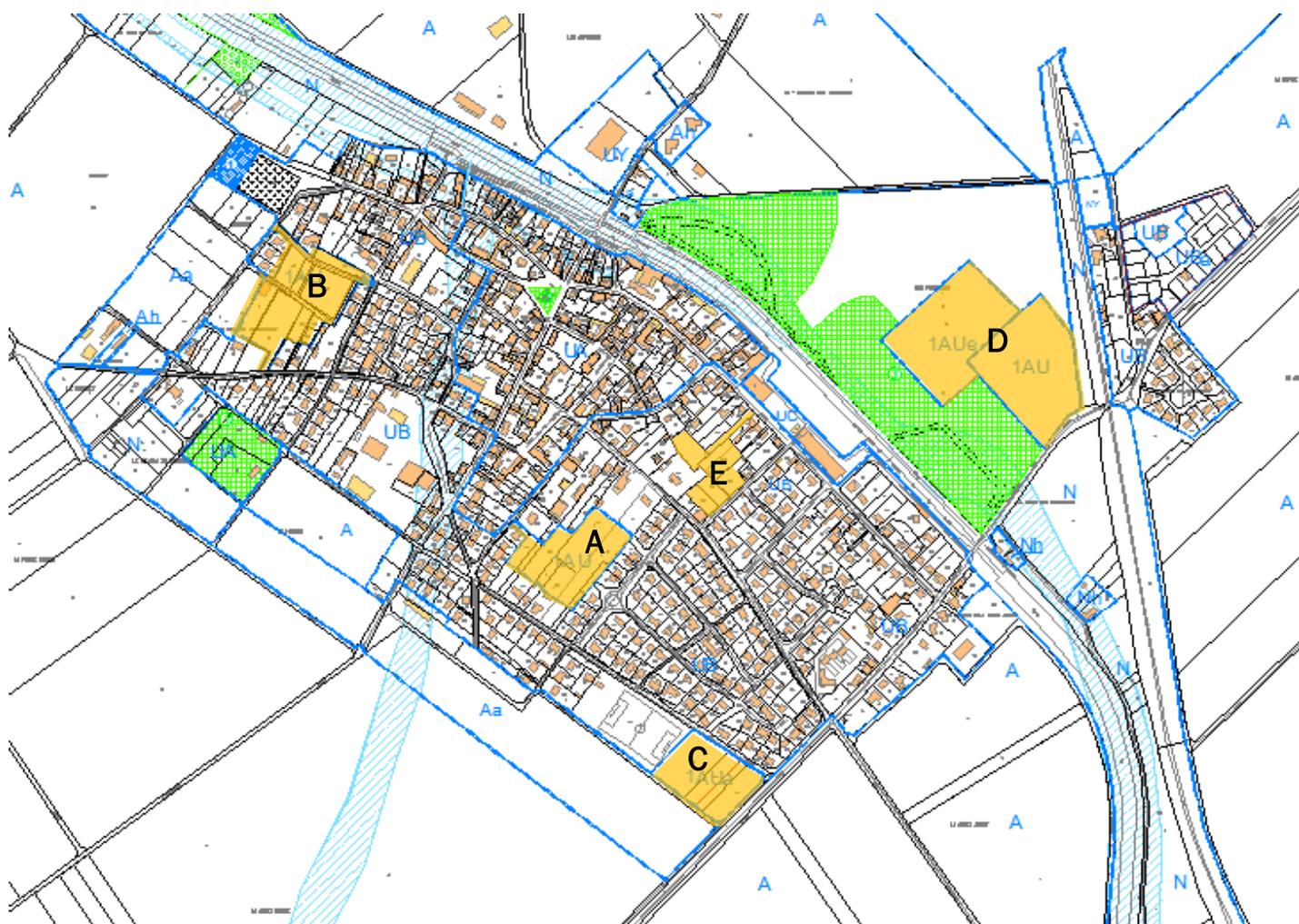
Schéma d'organisation des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme (excepté le rapport de présentation)



2 - LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les zones d'urbanisation future ont été définies dans le but de renforcer le tissu urbain en place et de valoriser les entrées et traversées de village, dans un souci de cohérence d'ensemble. Le développement de la commune se structure à la fois en comblement des dents creuses et en continuité du tissu.

Carte de localisation des secteurs étudiés



(Source : fond de plan cadastral)

A / Préconisations pour la zone urbaine 1AU au centre

L'objectif dans cette zone est de créer de la mixité fonctionnelle et sociale en orientant le site vers la construction de logements de diverses tailles, destinés aux personnes âgées et aux personnes à la recherche d'un petit logement. Pour cela l'espace sera organisé par petits pôles qui pourront accueillir différents types de logements et des équipements qui viendront compléter l'offre à Loivre.

Ainsi à partir de voies internes (mixtes en privilégiant le piéton) réalisées selon les coupes de voirie en fin de ce document, la zone sera raccordée aux voies du village.

L'intérêt de cet espace est sa situation entre le cœur du bourg et la zone d'habitat de la Dime. Pour compléter la diversité de l'offre en logements et la mixité des fonctions, la zone pourrait être organisée selon la répartition suivante :

- de 20 à 40 % de la surface de la zone dédiés à la création de logements intergénérationnels (env. 2 600 m² à 5 200 m²)
- de 30 à 50% de la surface de la zone dédiés à la création de logements individuels (env. 3 900 m² à 6 500 m²)
- de 10 à 30% de la surface de la zone dédiés à la création de logements groupés ou d'un équipement public (env. 1 300 à 3 900 m²)
- de 5 à 20% de la surface de la zone dédiés à la création d'espaces verts (env. 650 à 2 600 m²)



1 / L'achèvement d'un ilot urbain

La vocation de mixité fonctionnelle de ce secteur répond aux attentes du PADD en matière de développement urbain afin de diversifier l'offre en matière de logements et dans les modes d'habiter. De plus, elle rejoint l'objectif de compléter l'offre en équipements.

Il privilégie le renforcement de l'urbanisation dans le centre-bourg afin de densifier cette zone.

2 / Des connexions avec le réseau viaire actuel

Cet espace bénéficie des amorces de voirie qui ont été réalisées lors des aménagements précédents, autour de la zone.

Ainsi, une voie principale à double sens de circulation sera créée à partir du rond-point rue de l'Europe vers la rue des Remparts au sud.

Une voie secondaire rejoindra depuis la rue de l'Europe. Ces connexions au réseau viaire éviteront les systèmes en impasse.

Les voiries seront de préférence accompagnées de cheminements piétons selon les coupes de voiries proposées en fin de ce document.

Les réseaux existent sur les voies qui ceinturent le site.

3 / Une présence végétale à préserver

L'urbanisation de la zone devra être accompagnée d'au moins 10 % d'espaces verts traités comme des espaces publics. Les fonds de jardin devront également être végétalisés.

Les voies seront accompagnées d'espaces verts avec, par alternance, des espaces de stationnement pour faire le lien entre espaces verts publics et privés.

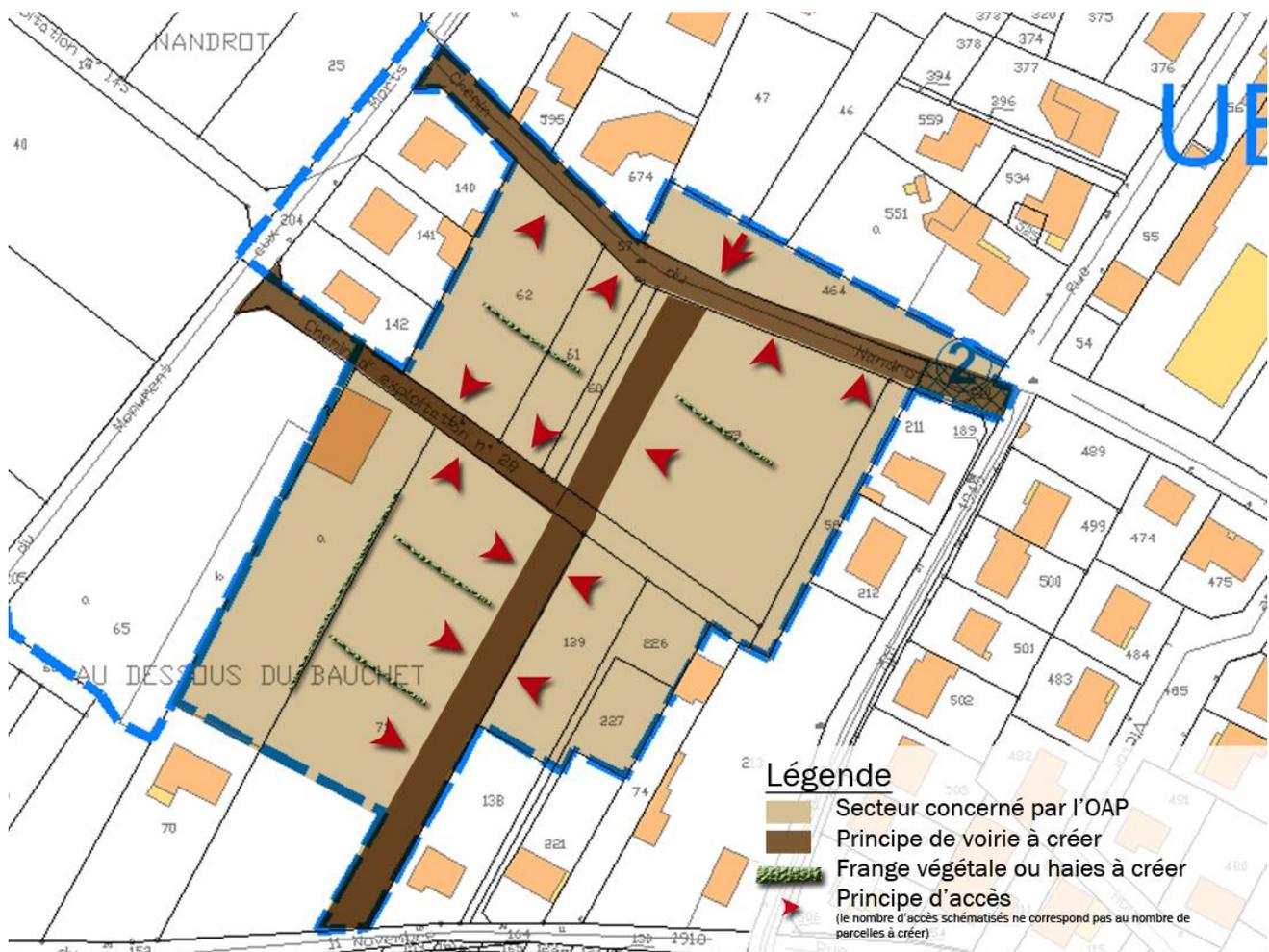
B / Préconisations pour la zone d'urbanisation future à vocation d'habitat, 1AU à l'Ouest du bâti existant



Il s'agit de compléter l'offre en foncier constructible à partir d'un site qui est en partie cultivé mais qui se mêle à l'urbanisation existante.

La présence d'un hangar renforce cette amorce d'urbanisation.

Il convient de prendre en compte cette situation sans pour autant affirmer le développement urbain sur cette partie de la commune.



1 / Le renforcement de l'habitat, à l'ouest du tissu existant

La vocation d'habitat de ce secteur répond aux attentes du PADD en matière de développement urbain afin de recréer une offre en terrains constructibles sur la commune.

De plus, le classement en zone Aa des parcelles alentour permettra de différer dans le temps l'arrivée de nouvelles populations et l'urbanisation de ces espaces situés dans la continuité de l'enveloppe urbaine.

2 / Des connexions avec le réseau viaire actuel

Pour insérer au mieux cette nouvelle zone d'habitat, l'urbanisation de la zone pourra s'appuyer sur les chemins d'exploitation existants.

Cependant le chemin du Nandrot devra avoir une largeur suffisante et être en double sens de circulation pour permettre les flux agricoles ; la création d'une voirie partagée semble une bonne solution.

Ainsi, l'organisation est très simple avec une desserte au centre et des voies complémentaires à partir des chemins (selon les coupes de voirie proposées en fin de ce document). Ce réseau de voirie sera réalisé essentiellement en voie partagée en double sens, relié à la rue du 8 mai 1945 et à la rue du Monument aux Morts. Pour cela, la commune a prévu un emplacement réservé qui permet de réaliser un axe et de créer une fluidité avec les rues du village.

Les réseaux pour l'instant existent au niveau du chemin du Nandrot vers la rue du Monument aux Morts uniquement au droit de la parcelle 142, et rue du 8 Mai 1945.

3 / Une présence végétale à renforcer

L'urbanisation de la zone devra être accompagnée d'au moins 10 % d'espaces verts traités comme des espaces publics ou en fonds de parcelles.

Les voies seront accompagnées d'espaces verts avec, par alternance, des espaces de stationnement pour faire le lien entre espaces verts publics et privés.

.

C / Préconisations pour la zone d'urbanisation future, 1AU, à vocation mixte d'habitat d'activités économiques en entrée Sud



Ce secteur se situe en entrée sud de Loivre. Il forme le prolongement actuel de l'urbanisation du village.

Il compose une vitrine que des artisans du village souhaiteraient investir pour développer leurs activités économiques tout en restant à Loivre. Ce lieu est propice à un développement de la mixité fonctionnelle : habitat/activités.

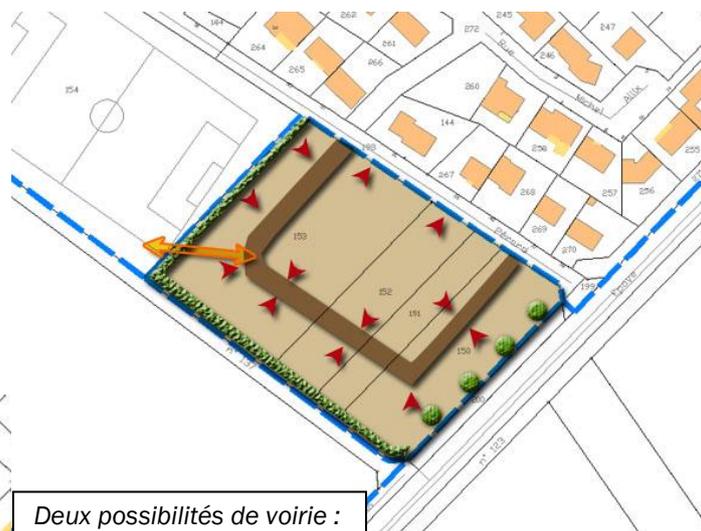
1 / Une entrée de ville valorisée

Entre le chemin agricole et la zone, une haie paysagère d'essences variées mêlant arbustes et arbres permettra de mettre en scène cette entrée du village.

2 / Une connexion avec le réseau viaire actuel

Une voie de desserte interne à la zone permet de desservir l'ensemble des parcelles ou des lieux en fonction de leur vocation. Il convient de ne pas créer de nouvel accès direct à la RD, pour cela une voie en contre-allée ou en retrait par rapport à la RD permettra d'éviter de créer une impasse et de relier le carrefour existant avec la RD.

L'avis du conseil général sera requis au moment des études de travaux.



Deux possibilités de voirie :
- soit en « contre-allée,
- soit décalée dans la zone.

Légende

- Secteur concerné par l'OAP
- Voirie à créer
- Liaison douce à créer
- Frange végétale à créer
- Alignement d'arbres à créer
- Principe d'accès
(le nombre d'accès schématisés ne correspond pas au nombre de parcelles à créer)

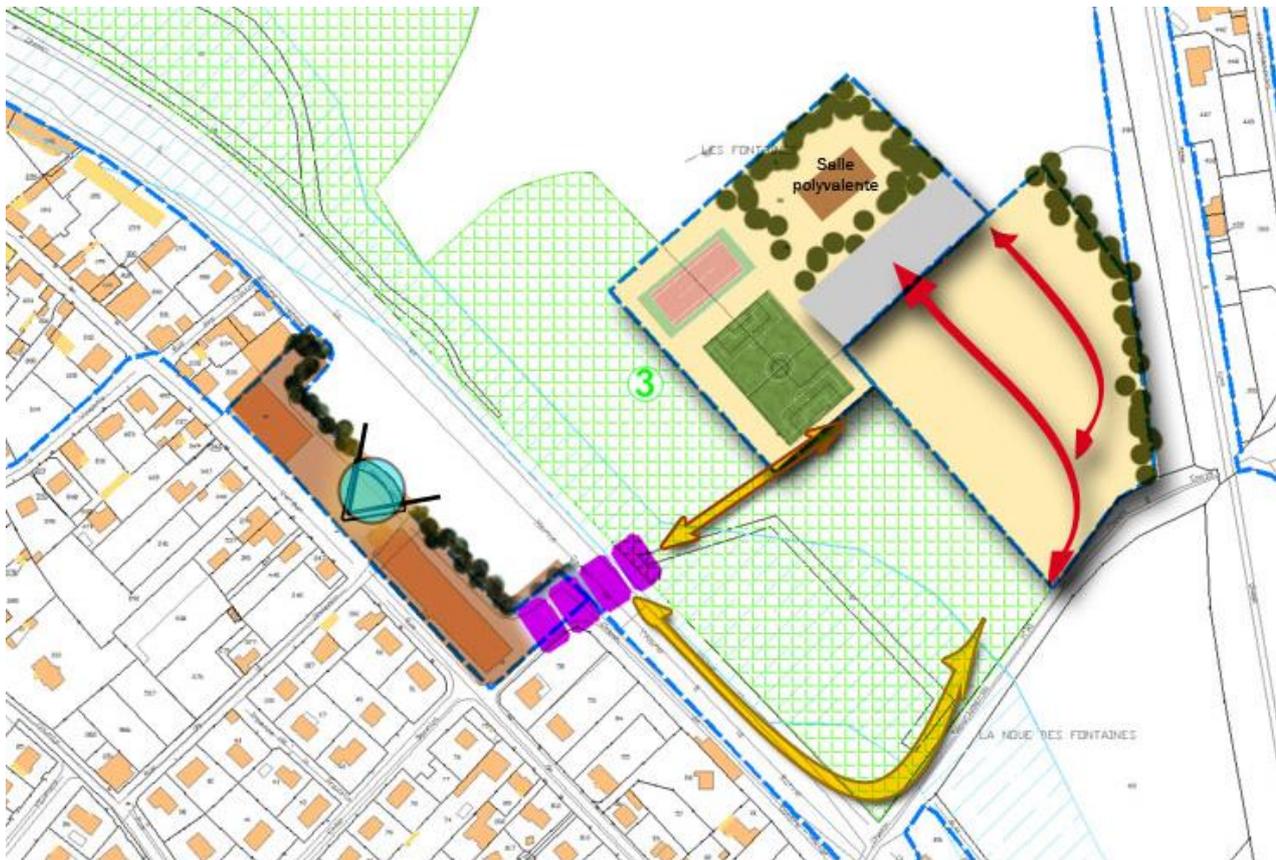
D / Préconisations pour le secteur en reconversion des silos jusqu'au développement urbain du pôle gare



Ce secteur a vocation à permettre l'épaississement de l'urbanisation à proximité du pôle gare qui est un atout majeur pour le territoire et de recoudre le tissu urbain qui s'est déjà développé à cet endroit.

De plus, un aménagement permettrait une mise en valeur du site.

Pour compléter la mixité de cet espace, la commune envisage de créer un espace de sport et de loisirs (terrains de sport) et éventuellement d'y installer une nouvelle salle polyvalente en remplacement de celle existante trop contraignante au centre bourg.



- | | | | |
|---|-----------------------|---|--|
|  | Espace soumis à OAP |  | Équipements publics communaux & activités touristiques |
|  | Principe d'accès |  | Mise en valeur du canal et accès au port, mise à l'eau |
|  | Passerelle de liaison |  | Frange paysagère à créer ou à maintenir |
|  | Parking mutualisé |  | Cheminement doux à créer |

1/ Des connexions avec le réseau viaire actuel

La desserte de la zone s'appuiera sur le CD n° 30 avec la création d'un seul accès direct sécurisé et aucun accès direct privé.

L'avis du conseil général sera requis au moment des études de travaux.

Cet accès sera réalisé en amont du virage avant le pont de chemin de fer pour obtenir une visibilité routière optimale.

L'orientation d'aménagement de cette zone doit assurer une continuité de réseau favorisant une circulation fluide et permettant de relier en harmonie toutes les parties et d'anticiper l'évolution de ces dernières dans le temps et dans l'espace.

Pour cela une aire de stationnement mutualisé pour l'ensemble des équipements servira de prolongement de la voirie de la zone d'habitat pour éviter une voirie en impasse.

De plus, une passerelle pourra être envisagée pour relier la zone d'équipements au centre bourg à partir du site actuel des silos.

2 / Le renforcement de la présence végétale

La zone est située à proximité et sur un espace naturel largement boisé.

Afin de créer un aménagement paysager de qualité, il sera nécessaire de maintenir ou recréer un traitement paysager linéaire en bordure de la zone, notamment le long de la voie ferrée et de la zone agricole, par la plantation de haies arbustives basses, composées d'essences locales mélangées et ponctuées d'arbres de haute tige pour pouvoir ainsi créer un espace tampon avec la ligne SNCF et l'espace agricole.

Sur la zone, la mise en place d'arbres d'alignements par séquence, d'arbustes et de surfaces enherbées permettra une composition paysagère agréable et aérée, permettant des vues cadrées sur les équipements.

Enfin, les aménagements paysagers devront s'attacher à s'insérer dans le prolongement de la zone naturelle adjacente sur laquelle la commune souhaite mettre en valeur les sources de la Loire.

E / Préconisations pour la zone urbaine UB au Nord

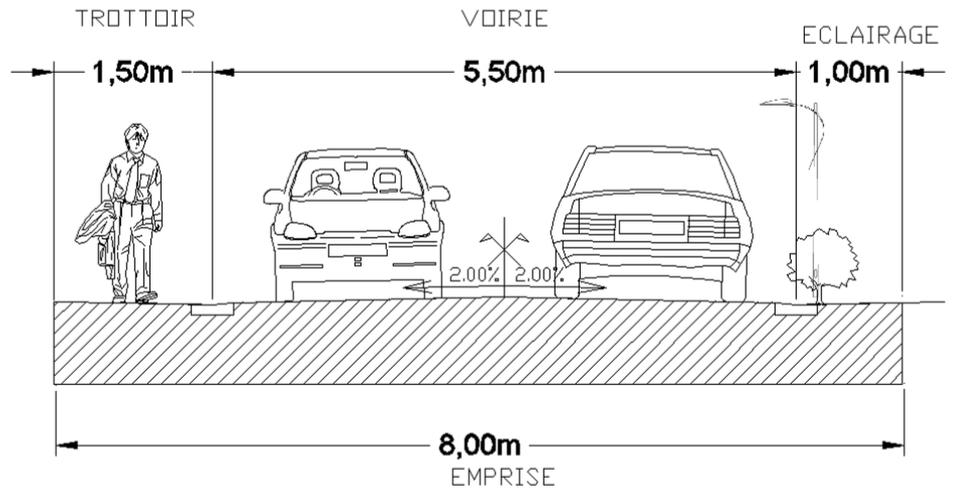
Cet espace correspond aujourd'hui à des parcelles occupées en partie par des habitations principales ; le reste des terrains étant à vocation de jardin. Cependant, les découpages parcellaires laissent présager l'accueil à plus long terme de constructions supplémentaires. Il s'agit, par cette orientation, d'anticiper la forme et l'organisation du site afin notamment de permettre de meilleures connexions avec les voies attenantes et une intégration des constructions dans leur environnement.



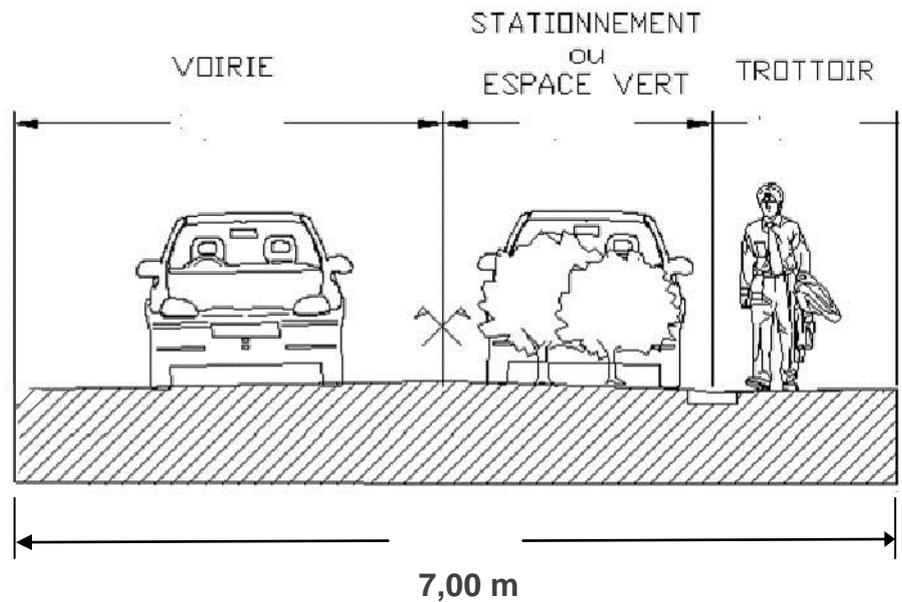
Le site est organisé à partir d'une voie principale qui pourra être une voie partagée éventuellement en sens unique. Cette voie permet de relier la rue de Verdun à la rue de la Gravelle. Depuis la rue de Verdun, l'amorce de cet accès prend en compte un découpage existant qui permet de relier la parcelle au nord-ouest du site. Cet ensemble forme actuellement une unité foncière. La création de haie végétalisée permettra de garder des continuités vertes dans le site. L'ensemble des réseaux est situé rue de Verdun et rue de la Gravelle.

3 - SCHEMAS DE PRINCIPE DES COUPES DE VOIRIES

Voirie à double sens de circulation



Voirie à sens unique de circulation



Voirie partagée

