

Commune de : **Thil**

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé
à la délibération
du 15 juin 2012
approuvant
le Plan Local d'Urbanisme

Cachet de la Mairie
et signature du Maire :



POS approuvé le 30 décembre 1982
Révision du POS : 6 juin 1995 et le 13 juin 1997

Prescription du PLU : 30 octobre 2009

Dossier d'élaboration 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

Préambule

- A/ Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation
- B/ Les orientations

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation 1

Préconisations pour les zones d'urbanisation future 1AU et 2AU à vocation d'habitat au Sud du centre bourg..... 2

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 Durables. 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 ville 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.

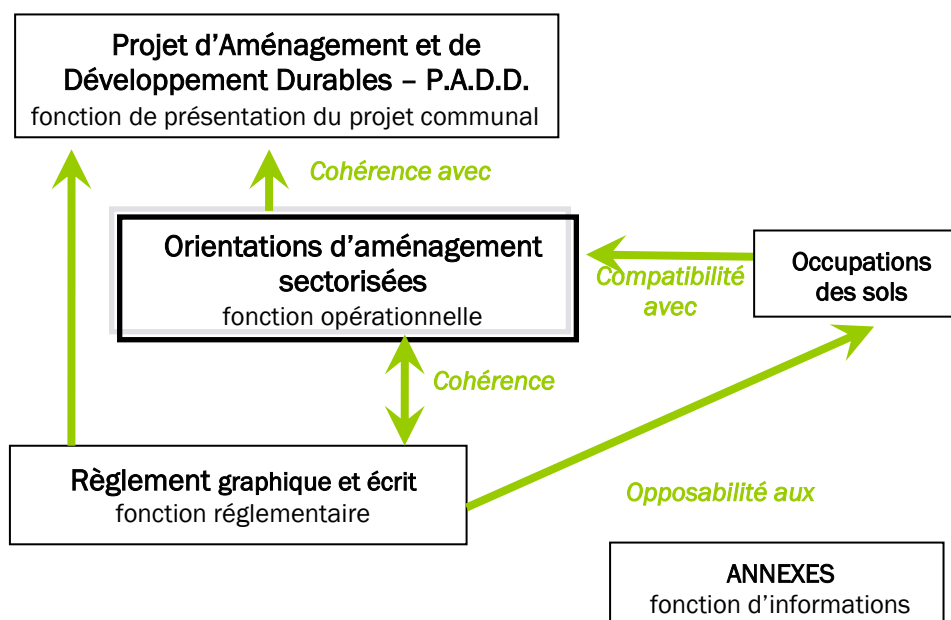
B / Les orientations

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 celles-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)

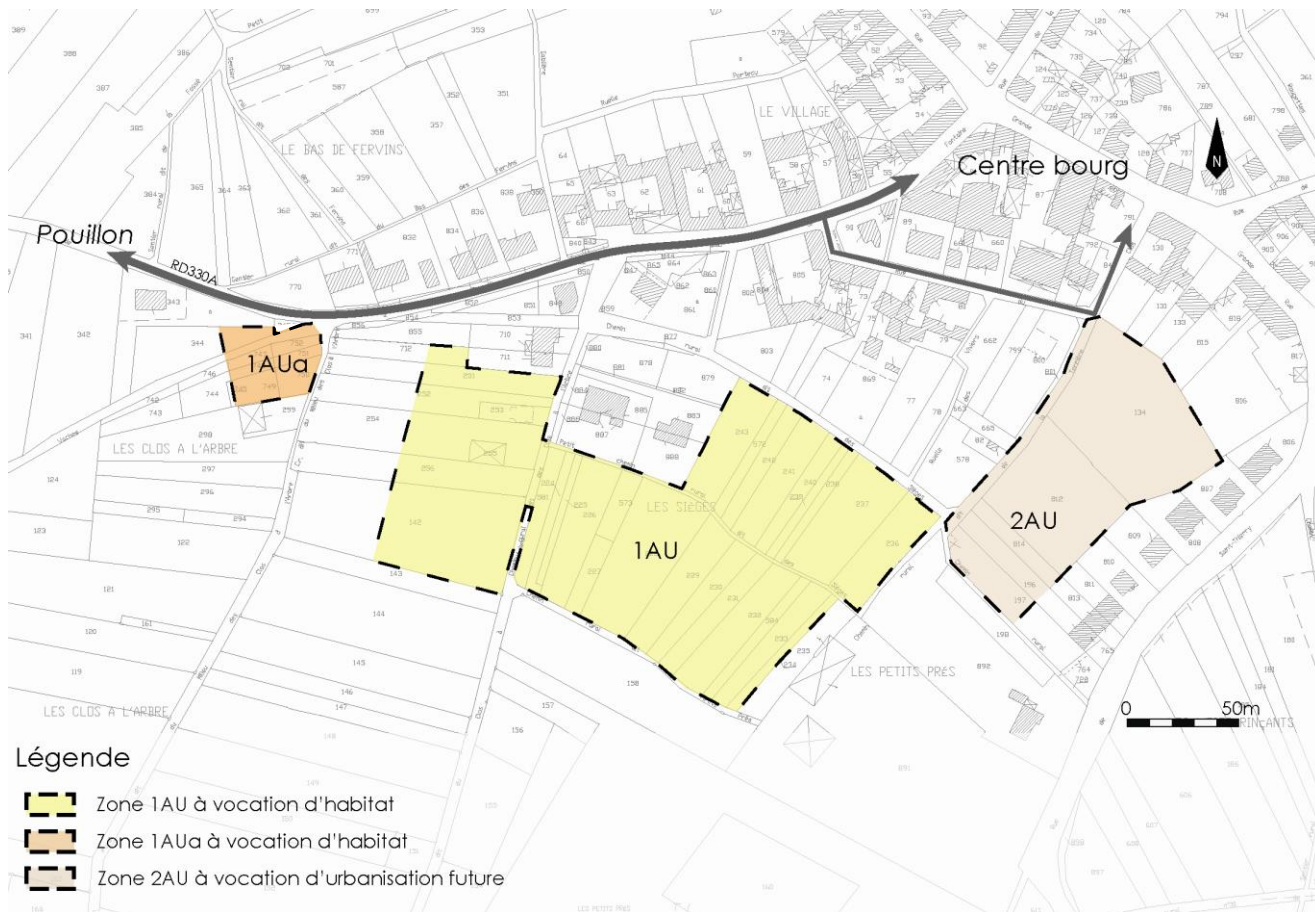


LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les zones d'urbanisation future ont été définies dans le but de renforcer le tissu urbain en place dans un souci de cohérence d'ensemble.

Ces orientations présentent la particularité de se situer dans la partie Sud du territoire communal en continuité de la zone urbaine. En effet, les possibilités d'extensions de la commune de Thil sont limitées par la présence d'une ceinture viticole qui englobe la zone urbaine, classée en Appellation d'Origine Contrôlée Champagne.

Carte de localisation des secteurs étudiés



PRECONISATIONS POUR LES ZONES D'URBANISATION FUTURE 1AU ET 2AU A VOCATION D'HABITAT AU SUD DU CENTRE BOURG

1 / Renforcer l'habitat au Sud du tissu urbain existant

La vocation d'habitat de ce secteur répond aux attentes du PADD en matière de développement urbain puisque ces zones d'urbanisation future se situent en continuité du tissu urbain existant.

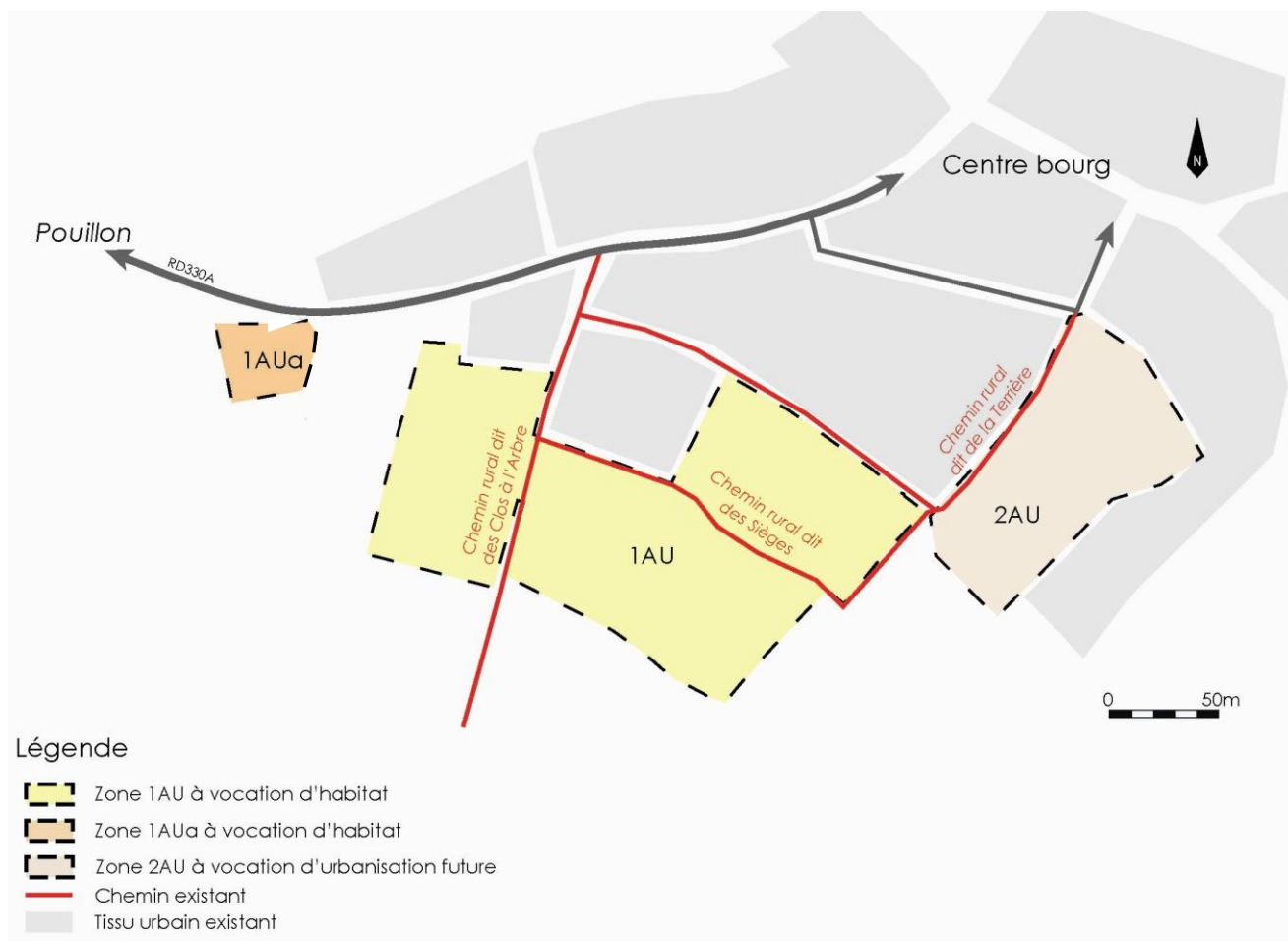
De plus, l'ouverture à l'urbanisation de ces zones différées dans le temps permettra d'échelonner l'arrivée de nouvelles populations.

2 / S'appuyer sur le réseau viaire actuel

Pour insérer au mieux cette nouvelle zone d'habitat, l'urbanisation de la zone s'appuiera sur la trame viaire existante, à partir des différents chemins d'exploitations présents sur le secteur :

- chemin rural dit des Clos à l'Arbre,
- chemin rural dit des Sièges,
- chemin rural dit de la Terrière.

La trame viaire existante



Source : réalisation Perspectives

Sur le chemin rural dit des Sièges, une voirie principale partagée (cf. coupe page 4) en double sens sera créée par tronçon de part et d'autre du chemin existant, en fonction de l'ouverture à l'urbanisation de la zone. Son emprise de 7,00 m permettra le passage des automobilistes qui devront rouler très lentement car cette voie partagée sera aussi dédiée aux usages piétons. Elle pourra être ponctuée de places de stationnement.

L'accès à cette voirie traversante s'appuiera sur le chemin rural dit des clos à l'Arbre qui est perpendiculaire à cette voie. Une placette de retournement sera à créer à l'extrémité du chemin rural dit des Sièges.

Sur le chemin rural dit des Clos à l'arbre, une voirie en double sens sera également créé, jusqu'en limite de zone. Son emprise de 8 mètres permettra le passage des automobilistes et sera le cas échéant accompagnée d'un espace piéton. Cette dernière devra rester accessible aux engins agricoles, puisqu'elle permet aux exploitants d'accéder à leurs terres.

La desserte de la zone 1AUa s'appuiera sur la Voie Communale n°4 dite de Pouillon à Thil ; celle de la zone 2AU se fera quant à elle par le chemin rural dit de la Terrière.

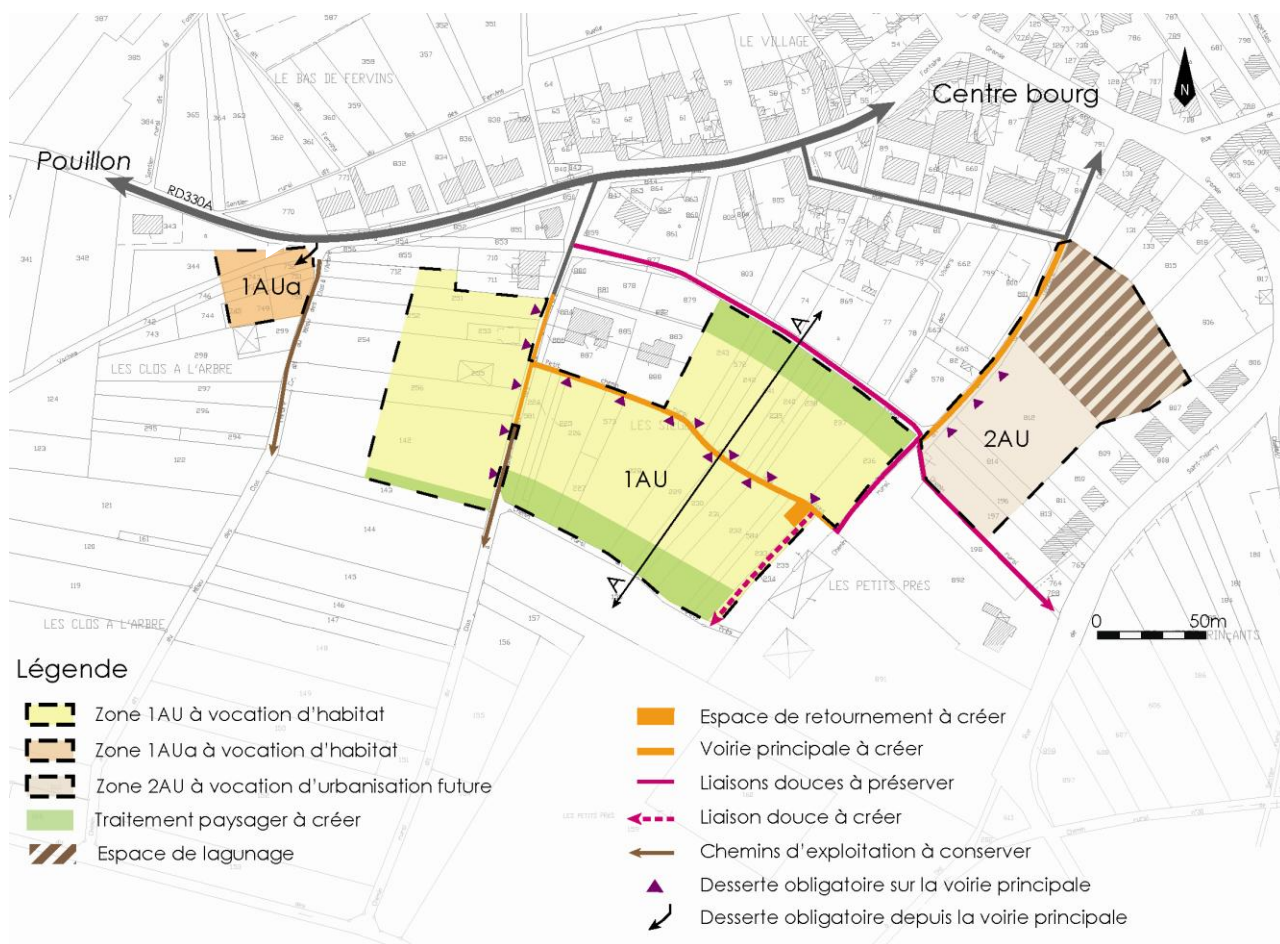
Pour répondre aux objectifs du PADD, les chemins ruraux devront être préservés afin de connecter ces nouvelles zones d'habitat avec le centre bourg.

3 / Insérer ces extensions urbaines dans leur contexte naturel

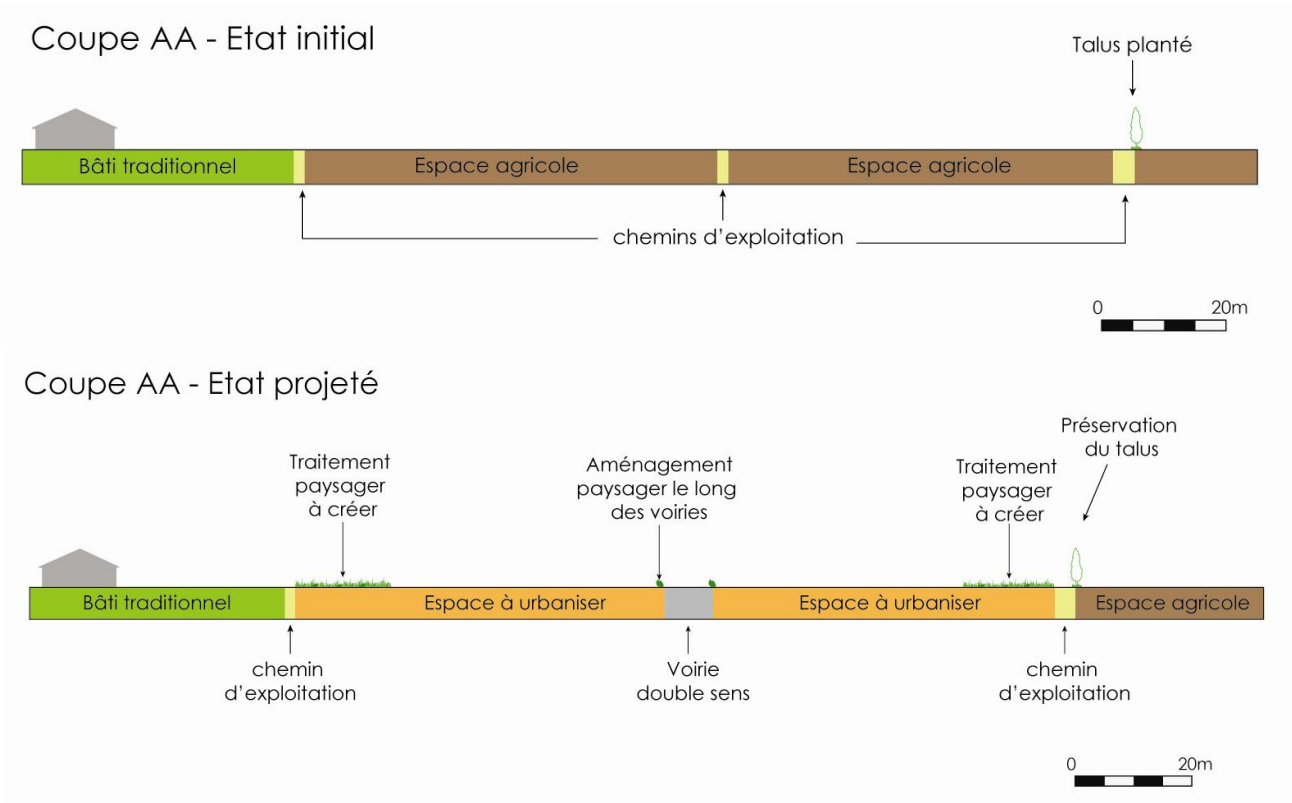
Dans l'objectif de préserver l'identité villageoise de Thil, il est nécessaire d'intégrer ces nouvelles constructions dans le paysage existant.

Le traitement paysager des fonds de parcelles sera donc pris en compte par la création d'espaces jardins de 15m de profondeur sur le secteur dit des Sièges ce qui favorisera l'insertion du bâti depuis les espaces agricoles ouverts et réduira les nuisances (poussières, traitements...) engendrées par cette activité à certaines périodes de l'année. D'autres espaces jardins de moindre importance permettront de créer une transition paysagée avec l'espace agricole.

Schéma de principe

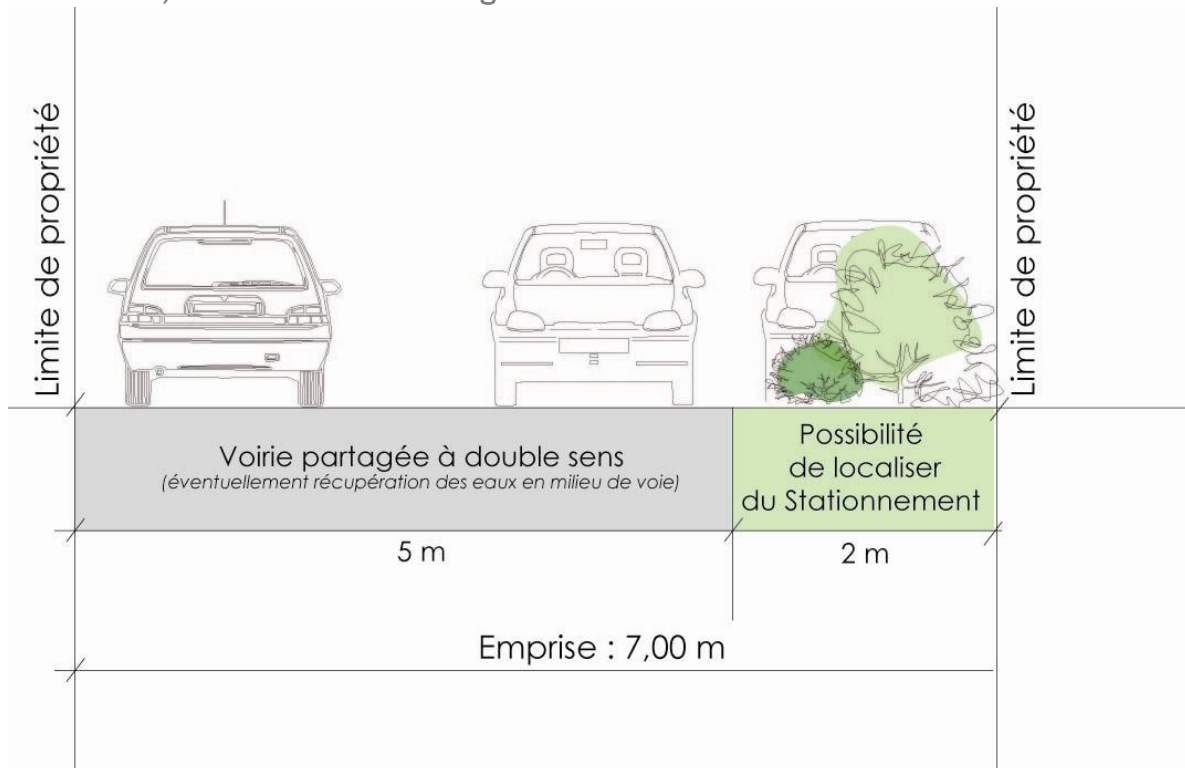


Source : réalisation Perspectives



Source : réalisation Perspectives

Coupe de la voirie, chemin rural dit « les Sièges »



Source : réalisation Perspectives