

# Plan Local d'Urbanisme

## Commune de **CHORGES**

Hautes-Alpes

### Modification n°3 du PLU

- 10. Rapport de présentation
- 20. PADD
- 30. Orientations d'Aménagement et de Programmation
- 40. Règlement
- 50. Documents graphiques
- 60. Annexes

#### PLU

Approuvé le : 14 Avril 2011

Modification n°1 du : 26 Janvier 2012

Modification simplifiée n°1 du : 19 Décembre 2013

Modification simplifiée n°2 du : 17 avril 2014

Modification n°2 du : 16 Avril 2015

Modification simplifiée n°3 du : 6 Août 2015

#### **Modification n°3**

Approuvée par délibération du conseil municipal du :

**Christian DURAND, Maire**



**SCOP EURECAT, Urbanistes**

18, Boulevard de la Libération - 05000 GAP

Tel : 04.92.49.38.01 - Mail : [contact.eurecat@gmail.com](mailto:contact.eurecat@gmail.com)



---

# Sommaire

Présentation	2
Le Martouret	5
Rappels	5
Secteurs AUba3 (19) et AUbae4 (1)	5
Les Augiers et les Bernards	6
Rappels	6
Secteur AUbe3 (8)	6
Secteurs AUbe2 (21) et Aube3 (20, 20bis, 16, 31)	6
Centre Bourg : Le Grand Logis	9
Secteur Ub1a (50)	9
Le secteur d'entrée de ville	11
Les orientations générales relatives à l'aménagement	11
Les orientations particulières relatives à l'aménagement	13
Moulin la Butte	15
Secteurs AUba2 (23)	15
Les Vignes	16
Rappels	16
Secteurs AUbae3 (3 et 4)	16
Les Foulons - La Chaup	17
Secteurs AUbae 2 (38, 42 et 43), AUbe2 (38b et 41), AUbae 3 (37 et 39) et AUbe3 (5 et 40)	17
Le Centre Bourg	19
Secteurs AUba1 (24), AUbe2 (23 et 25)	19
Les Andrieux	20
Secteurs AUbe3 (15)	20
Les Berrands - Les Jurians - Les Lagiers	21
Secteurs AUbe3 (32, 33 et 34)	21
Chanteloube et le Villard	22
Secteurs AUbe3 (10, 10b et 27) et AUbae3 (11 et 14)	22
Le Fein	25
Secteurs AUbe3 (12, 13 et 26) et AUbe4 (17)	25
Pré du Pin	26
Secteurs AUcae2 (22) et AUce2 (22a/b)	26
La Grande Ile	27
Secteurs AUcae1 (2)	27
Les Chaussins et les Olliviers	28
Secteurs AUbe3 (28 et 29)	28
La Couche	29
Zonage	30
Sécurité et nuisances	30
Paysage, architecture et urbanisme	30
Profils et plans	32

Les modifications mineures apportées au secteur Ub1a(50), du Grand Logis ne nécessitent pas de modifier l'orientation d'aménagement et de programmation.

Un défaut d'impression survenu lors de la Modification n°2 concernant les orientations d'aménagement du Martouret (AUba3 (19 et 35) et AUbae4 (1)), des Augiers et des Bernards (AUbe3 (8)) a été ici corrigé. Ces OAP sont jointes à nouveau à ce document constitutif de la modification simplifiée n°3 du PLU de Chorges, sans aucune modification sur le fond ou la forme.

Seul le secteur de Moulin la Butte a été corrigé en fonction du plan de zonage qui prévoyait la réduction d'une parcelle au Nord.

# Présentation

Ces orientations:

- adaptent l'orientation correspondante du **Grand Logis (Ub1a (50))**, en supprimant :
  - l'espace vert entre les constructions et le chemin piétonnier prévu au sud des parcelles en question,
  - l'obligation d'un pourcentage de commerces et/ou services (25 % de la surface de plancher de chaque bâtiment) imposé aux nouvelles constructions du secteur.
- Corrige les défauts d'impression concernant les secteurs du **Martouret (AUba3 (19) et AUbae 4 (1)), des Augiers et des Bernards (AUbe3 (8))**.

Les autres OAP sont reprises et restent inchangées.

Le tableau récapitulatif des zones AU est le suivant :

N° plan	Secteur	Localisation	Surface totale (ha)	Surface disponible
24	AUba1	Marais derrière l'Hôpital	0,80	0,66
23	AUba2	Moulin la Butte	1,09	0,95
25	AUba2	Au dessus du Auba 24	0,95	0,95
19	AUba3	Martouret	3,45	2,20
35	AUba3	Vignes du château	0,83	0,83
38b	AUbe2	Les Foulons	0,92	0,61
10	AUbe3	Chanteloube	0,31	0,31
10b	AUbe3	Chanteloube	0,28	0,28
12	AUbe3	Le Fein	0,56	0,24
13	AUbe3	Le Fein	1,12	1,12
15	AUbe3	Andrieux	0,74	0,74
16	AUbe3	Bernards	0,46	
8	AUbe3	Les Augiers	4,69	2,29
26	AUbe3	Le Sarret - Le Fein	0,46	0,46
27	AUbe3	Champ de Chanque - Villard	0,32	0,32
30	AUbe3	Via Croze	0,00	0,00
31	AUbe3	Bernards	0,47	0,47
32	AUbe3	Les Jurians	0,21	0,12
33	AUbe3	Les Bertrands	1,13	1,13
34	AUbe3	Les Lagiers	2,12	0,83
17	AUbe4	Le Fein	0,69	0,69
40	AUbe3	Les Foulons	0,27	0,27
41	AUbe2	Les Foulons	0,86	0,72
38	AUbae2	Les Foulons	1,11	0,97
37	AUbae3	Les Foulons	0,76	0,76
5	AUbe3	Les Foulons	1,19	0,84
4	AUbae3	La Chaup	3,86	2,72
11	AUbae3	Chanteloube	0,60	0,60
14	AUbae3	Villard	1,35	0,93
20	AUbae3	Les Augiers	1,15	1,15
20bis	AUbae3	Les Augiers	0,87	0,87
3	AUbae3	La Chaup	1,16	1,16
21	AUbae3	Les Bernards	0,52	0,52
1	AUbae4	Serre Martouret	1,30	1,20
39	AUbae3	La Chaup	1,26	1,11
42	AUbae2	Pré du Château	0,84	0,78
43	AUbae2	Les Foulons	0,61	0,50
44	AUbe3	Les Lagiers	2,36	1,45
	AUce2	Pré du Pin	0,38	
	AUcae2	Pré du Pin	0,70	
	AUce2	Pré du Pin	1,46	

Les conditions d'urbanisation des zones sont rappelées ci-dessous.

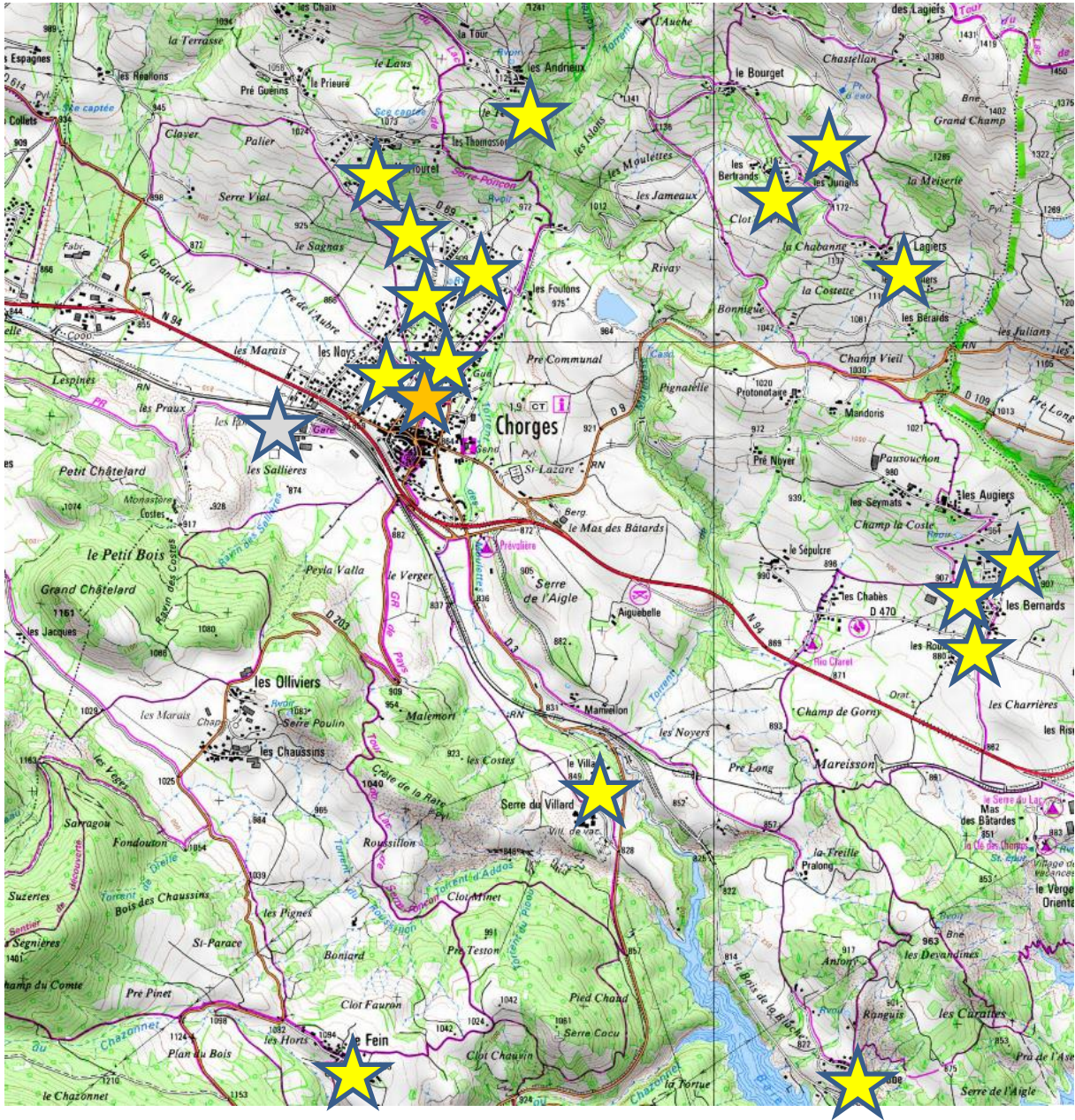
Secteur	Densité minimum de logements	% minimum de logements collectifs
AUba1	25 logements par hectare	50%
AUba2	15 logements par hectare	30% pour AUba2 du chef-lieu (n°25)
AUbae2		
AUbe2		
AUba3	10 logements par hectare	
AUbae3		
AUbe3		
AUbae4	5 logements par hectare	
AUbe4		

N° plan	Secteur	Localisation	Voirie		Eau		Electricité	Assainissement (*)		Date prévue
			externe	interne	ressource/ réservoir	réseau	Renfor- cement	Réseau	STEP	
38b	AUbe2	Les Foulons	X				X			
40	AUbe3	Les Foulons	X	X		X		X		
41	AUbe2	Les Foulons	X	X			X	X		
38	AUbae2	Les Foulons	X	X			X	X		
37	AUbae3	Les Foulons	X							
5	AUbe3	Les Foulons	X	X		X		X		
4	AUbae3	La Chaup		X		X	X	X		
3	AUbae3	La Chaup	X	X			X			
39	AUbae3	La Chaup	X							
42	AUbae2	Pré du Château	X	X	X	X	X	X		
43	AUbae2	Les Foulons	X	X			X	X		
1	AUbae4	Serre Martouret		X						
15	AUbe3	Andrieux		X			X	X	X	
32	AUbe3	Les Jurians							X	2016
33	AUbe3	Les Bertrands						X	X	2016
34	AUbe3	Les Lagiers		X	X	X	X			2017
16	AUbe3	Les Bernards						X		
8	AUbe3	Les Augiers	X	X						
31	AUbe3	Les Bernards				X	X	X		
20/20b	AUbae3	Les Augiers	X	X						
21	AUbae3	Les Bernards		X		X		X		
10	AUbe3	Chanteloube				X	X	X	X	2018
10b	AUbe3	Chanteloube				X	X	X	X	2018
27	AUbe3	Champ de Chanque - Villard						X	X	2019
11	AUbae3	Chanteloube		X		X	X	X	X	2018
14	AUbae3	Le Villard				X		X	X	2019
12	AUbe3	Le Fein	X							
13	AUbe3	Le Fein	X	X		X		X		
26	AUbe3	Le Sarret - Le Fein	X					X		
17	AUbe4	Le Fein	X	X		X	X			
44	AUbe3	Les Lagiers		X	X	X	X	X	X	

Pour le secteur AUbae3 n°39 de La Chaup, l'élargissement de la voirie de desserte extérieure (partie de l'emplacement réservé n°9) est un préalable à partir du 6<sup>ème</sup> logement ou lot créé sur le secteur.



Localisation des zones ou groupes de zones AU



# Le Martouret

## Rappels

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

Les secteurs AUba3 et AUbae4 sont soumis à réalisation d'opération d'aménagement d'ensemble.

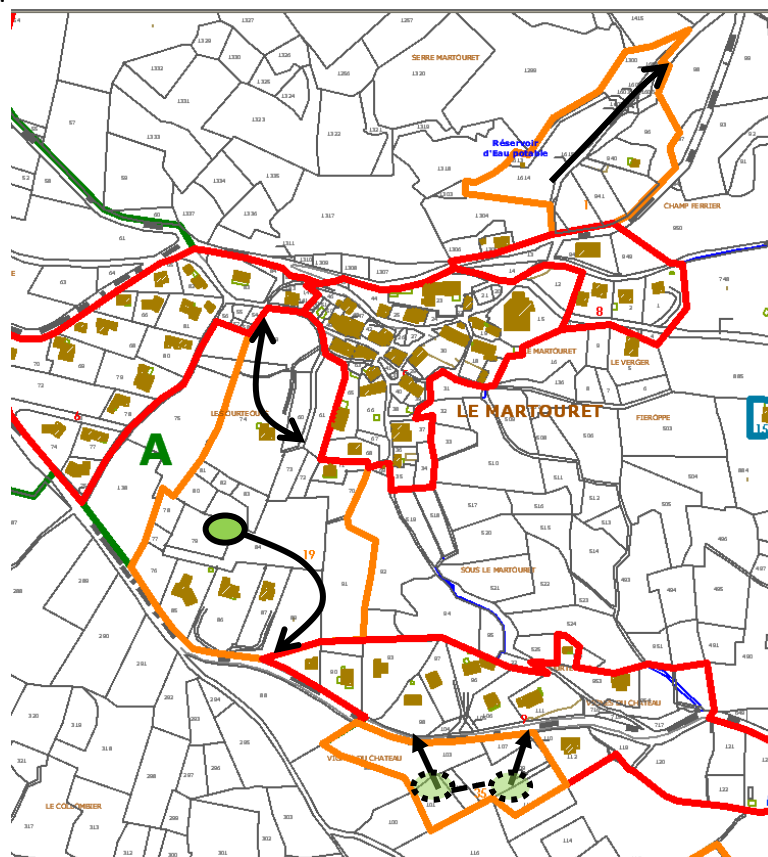
## Secteurs AUba3 (19 et 35) et AUbae4 (1)

Les secteurs AUba3 (19 et 35) et AUbae4 (1) doivent éviter les multiplications de sorties sur la RD69. A défaut de pouvoir réaliser une boucle avec deux issues sur la RD, il conviendra de réaliser une placette de retournement confortable servant également d'espace partagé.

Le secteur 19, de grandes dimensions, peut être desservi par deux "réseaux" distincts, alimentés depuis le haut et depuis le bas du terrain. Pour le secteur 1, la voie existante traversante doit être confortée.

La largeur minimale de la bande de roulement, bandes de stationnement exclues, est de 6 m pour les voies à double sens de circulation ou voies en impasse. Il conviendra d'ajouter à ces 6 m de bande de roulement l'emprise d'un trottoir pour piétons pour les voies traversantes, des passages de réseaux éventuels (fibre optique,...) et les fossés d'évacuation des eaux. . Cf. Normes de sécurité du SDIS.

Des espaces communs devront être prévus en plus de la chaussée (surlargeur, placettes, stationnement,...). Ils devraient représenter au moins 5% de la surface de la zone, en plus des voiries proprement dites.





# Les Augiers et les Bernards

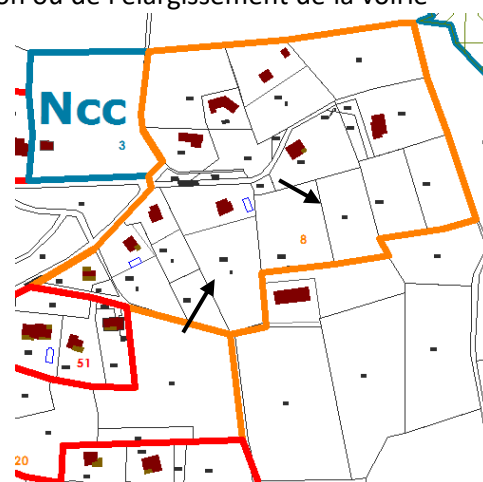
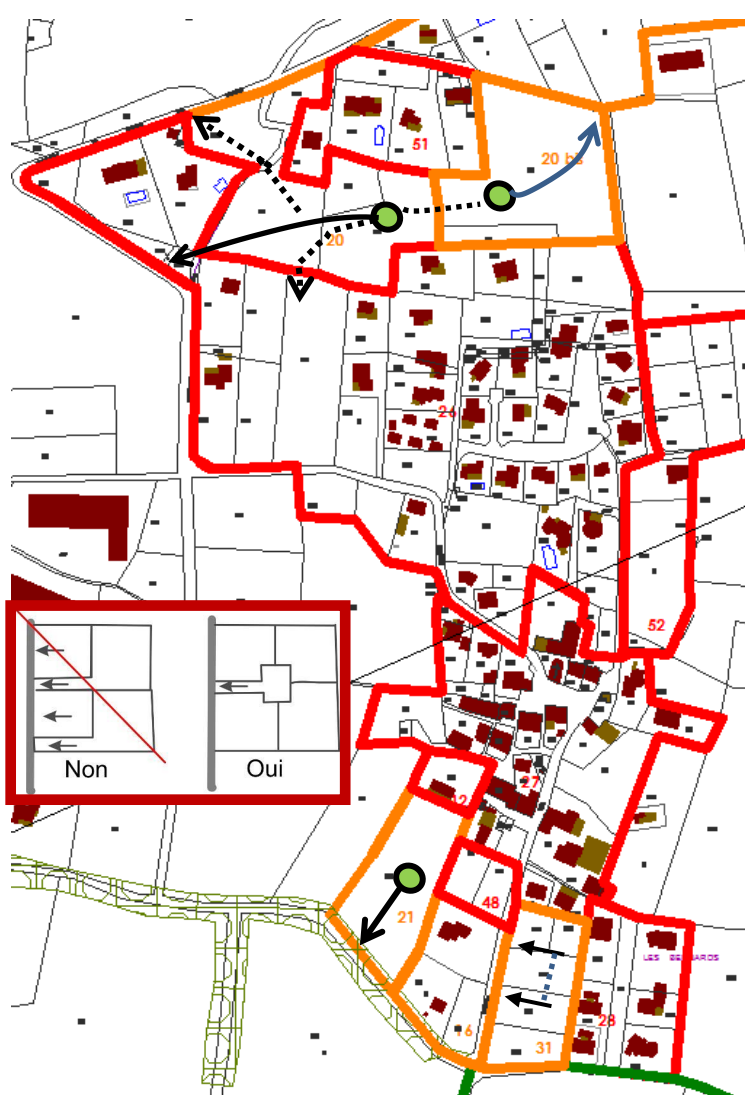
## Rappels

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

Les secteurs AUbae3 sont également soumis à réalisation d'opération d'aménagement d'ensemble.

## Secteur AUbe3 (8)

L'urbanisation des terrains se fera au fur et à mesure de la création ou de l'élargissement de la voirie qui les dessert. Il faudra seulement veiller au désenclavement d'une parcelle aux Augiers.



### Secteurs AUbe2 (21) et Aube3 (20, 20bis, 16, 31)

Le secteur 20/20bis disposera d'une voirie traversante raccordée sur les voies Est et Ouest au plus tard au lancement de la dernière opération. Dans le secteur 20, la première opération (s'il y a deux opérations dans ce secteur) pourra provisoirement être desservie par les voies en pointillé sur le plan, la branche ouest de la transversale devant être mise en service au moment de la deuxième opération de ce secteur. Rappel : les tracés sur le plan sont indicatifs et traduisent les intentions.

Le secteur 21 sera desservi par le Sud et comportera une placette de retournement servant également d'espace partagé.

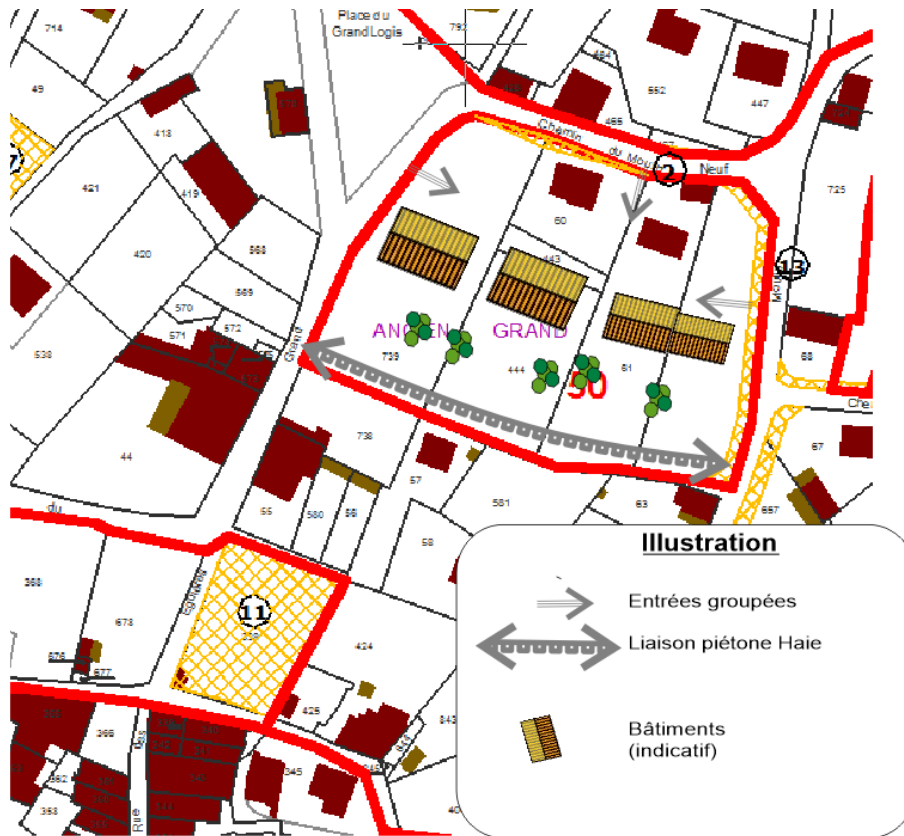
Le secteur 31 sera desservi autant que possible de façon traversante. A défaut de pouvoir le réaliser, il conviendra de minimiser les accès à la voirie publique.



Le secteur 16 ne présente pas de difficulté particulière et peut être desservi directement.

La largeur minimale de la bande de roulement, bandes de stationnement exclues, est de 6 m pour les voies à double sens de circulation ou voies en impasse. Il conviendra d'ajouter à ces 6 m de bande de roulement l'emprise d'un trottoir pour piétons pour les voies traversantes, des passages de réseaux éventuels (fibre optique,...) et les fossés d'évacuation des eaux. . Cf. Normes de sécurité du SDIS.

Des espaces communs devront être prévus en plus de la chaussée (surlargeur, placettes, stationnement ...). Ils devraient représenter au moins 5% de la surface de la zone, en plus des voiries proprement dites.



# Centre Bourg : Le Grand Logis

## **Secteur Ub1a (50)**

Dans le secteur de l'ancien Grand Logis, il était prévu une opération de services publics d'équipements d'intérêt général et de logements sociaux. Une telle opération paraissant difficile à engager, ce secteur, légèrement agrandi est reclassé en Ub1a dans le cadre du réaménagement complet du quartier (cf. la Place du Grand Logis réaménagée).

Les deux emplacements réservés n°12 et n°37 pour stationnement sont supprimés. Seul est maintenu l'élargissement du chemin du Moulin.

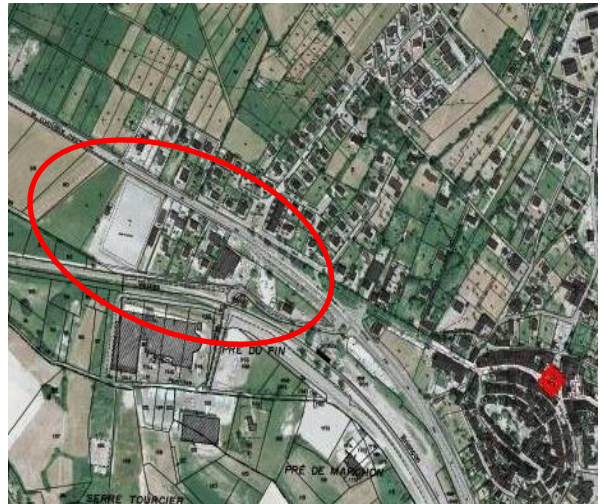
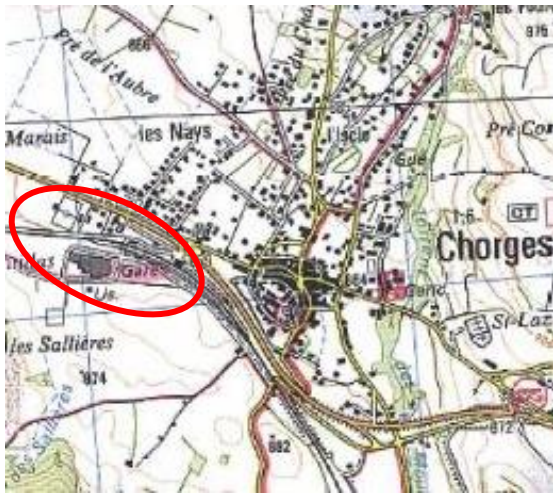
L'aménagement de ce secteur tient compte de la proximité du centre-ville : il doit être assez dense. Un linéaire de façade d'au moins 25 m est imposé pour chaque bâtiment ou groupe de bâtiments contigus.

Cet aménagement doit également intégrer le fait que la partie automobile (accès et stationnement) doit être située au nord de l'îlot, avec accès possible à l'Est et/ou à l'Ouest. Au Nord, un seul accès groupé est autorisé.

A l'extrême Sud de l'îlot sera établi un cheminement piétons ouvert au public pour faciliter le passage des personnes hors circulation automobile.



**Situation :**



**Scénarios de travail**



# Le secteur d'entrée de ville

Il s'agit de l'entrée de ville côté Ouest qui a fait l'objet d'une réflexion approfondie avec les différents partenaires concernés par ce secteur aux enjeux très importants : identité visuelle de la commune, problématique de transports plurimodale, activité commerciale, services publics, porte d'entrée du village, aspect résidentiel ...

## **Contexte :**

Les orientations ci-dessous s'inscrivent dans un travail mené depuis 2010 à la demande de la Mairie et réalisé par Agence Paysages et Planisphère, dont les rapports sont disponibles en Mairie. A titre d'illustration, les scénarios ci-contre ont été présentés.

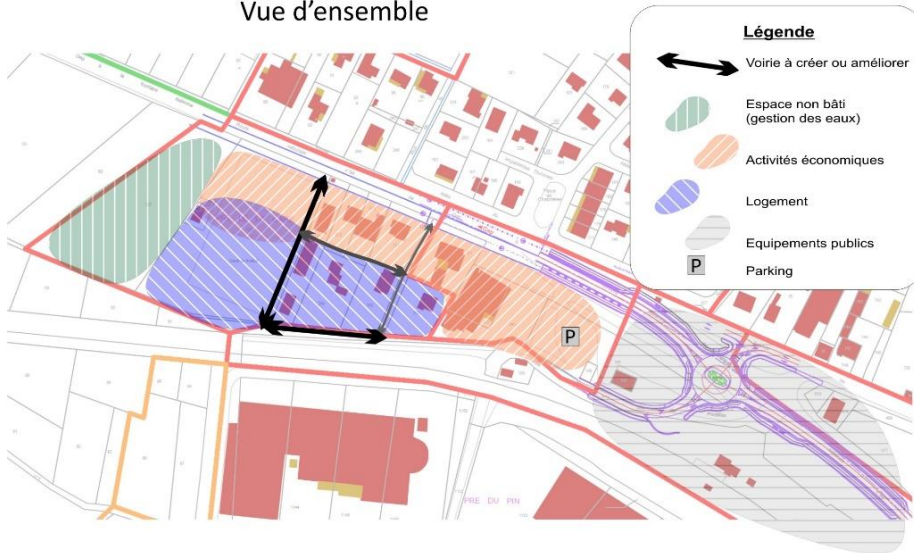
## **Les orientations générales relatives à l'aménagement**

A l'issue des études préalables et de l'évolution des réflexions dans le temps, les orientations générales (qui actent l'abandon du projet de ZAC) sont les suivantes :

- 1) Créer une avenue urbaine depuis l'entrée dans l'agglomération jusqu'au carrefour de la Gare
- 2) Créer des espaces publics accueillants prenant en compte et valorisant à la fois l'avenue historique qui pénètre dans le centre ancien, la gare et les fonctions d'accueil qui lui sont liées, le parking et le "foirail", le tout en intégrant le nouveau rond-point destiné à remplacer les feux tricolores
- 3) Urbaniser le quartier entre le stade et la gare, en intégrant le passage du rural à l'urbain avec une fonction logement et une fonction économique. Cette dernière ne doit pas déséquilibrer l'aménagement du village et en particulier les activités économiques du centre ancien. Cette urbanisation intègre également la reconstruction du supermarché.



Vue d'ensemble



**Légende**

- Voirie à créer ou améliorer
- Espace non bâti (gestion des eaux)
- Activités économiques
- Logement
- Equipements publics
- Parking

①

Insertion

②



**Homogénéité :**  
de traitement et de gabarit dans les opérations

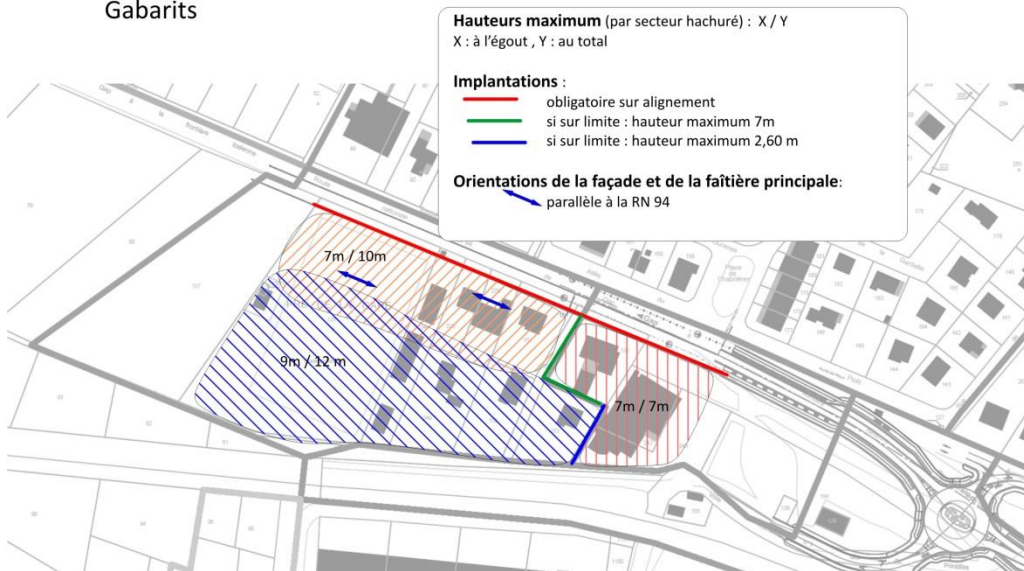
- de logement
- d'activités économiques
- de traitement des espaces verts publics/privés

**Secteurs inconstructibles :**

- espace naturel et gestion des eaux
- parking arboré

Gabarits

③



**Hauteurs maximum (par secteur hachuré) : X / Y**  
X : à l'égout , Y : au total

**Implantations :**

- obligatoire sur alignement
- si sur limite : hauteur maximum 7m
- si sur limite : hauteur maximum 2,60 m

**Orientations de la façade et de la faîtière principale:**

- parallèle à la RN 94

## Les orientations particulières relatives à l'aménagement

Le secteur AUBz du PLU du 14 Avril 2011 est divisé en deux secteurs urbains, l'un à caractère mixte et l'autre dédié aux activités commerciales.

Les séquences d'aménagement sont les suivantes, sachant que la RN 94 doit être requalifiée en avenue urbaine avec des plantations d'alignement et un aménagement de voirie avec stationnements et trottoirs de façon à marquer le caractère urbain de cette voie et de rétablir sa continuité visuelle avec la partie pénétrant dans le village ancien :

1) Avenue urbaine

Elle se caractérise par la création d'un front bâti aligné à 10mètres de l'axe de la RN, côté Sud. Les dernières constructions situées le long de cette marge de recul, à l'Est et à l'Ouest, pourront comporter, du côté extérieur de la zone une adaptation architecturale pour "accompagner" l'entrée et la sortie de la zone, sur les trois derniers mètres.

Les hauteurs des constructions le long de l'avenue n'excèdent pas 7m à l'égout pour éviter une transition trop brutale avec l'espace naturel et pour ne pas "écraser" la silhouette du village ancien. En second plan, les hauteurs peuvent être un peu plus importantes.

Le traitement de l'avenue (plantations, stationnement, circulations douces) lui confèrera un caractère urbain.

2) Transition rural/urbain :

La partie la plus à l'Ouest de la zone sert exclusivement d'espace vert tampon et de recueil des eaux pluviales assurant ainsi la transition entre les Marais et la partie bâtie.

3) Secteur du stade :

Ce secteur a deux vocations, l'une d'accueil d'activités économiques en façade côté RN94 et l'autre d'accueil de logements. La limite entre les deux sous-secteurs à vocations différentes n'est pas figée. Elle peut varier en fonction des programmes sachant que la Collectivité maîtrise le foncier.

La desserte principale du quartier du stade est assurée par une voie à créer en bordure Est et par l'élargissement de la voie longeant la voie ferrée au Sud.

a) Sous-secteur à vocation économique :

Dans ce sous-secteur sont prévues des activités économiques qui ne sont pas de nature à déséquilibrer l'aménagement du village.

Sa vocation est d'accueillir des activités commerciales ou de services à l'exclusion de toutes activités artisanales sans vitrines ou industrielles.

N'y sont pas autorisés les hôtels, les restaurants, les commerces de moins de 200 m<sup>2</sup> de surface de vente, ni les commerces alimentaires.

Les constructions sont réalisées obligatoirement sur l'alignement (fixé à 10 mètres de l'axe de la RN 94). La hauteur à l'égout est limitée à 7 mètres par rapport au niveau de la RN (R+1 autorisé avec bureau à l'étage de façon à garder un rez-de-chaussée "vivant").

La plus grande façade des constructions est parallèle à la RN 94 et le sens de faitage devra également être parallèle à la RN 94 pour les constructions qui seraient réalisées à l'alignement.

Le traitement des constructions doit être homogène dans le secteur.

Les toits peuvent être plats ou en pente.

b) Sous-secteur voué au logement :

Les logements situés dans la partie Sud du secteur ont une hauteur maximum de 9 mètres à l'égout et de 12 mètres au faitage par rapport au sol du stade.

Le traitement des opérations doit être homogène.

Une certaine souplesse architecturale est autorisée (terrasses partielles sur 30% de la surface par exemple).

4) Partie centrale :

Il s'agit de la partie déjà bâtie et à vocation mixte (activités économiques et logements).

La vocation économique est confirmée sur la RN 94 avec une obligation d'alignement à 10 mètres de l'axe y compris en cas d'extension coté RN 94.

La façade principale est parallèle à la RN 94

La partie Sud garde sa vocation de logements. Ce secteur est structuré par une voie interne parallèle à la RN, à créer, et par la transformation en voie publique de la voie existante Nord-Sud.

5) Supermarché :

Il est envisagé une reconstruction complète du supermarché et de sa station-service.

Le bâtiment doit être reconstruit sur l'alignement de la RN 94 à 10 mètres de l'axe conformément aux orientations définies ci-avant (Schéma 3 page 4). Il peut être mitoyen des parcelles privées voisines selon les règles illustrées dans le schéma joint (gabarit).

Les fonctions de service (station de carburant, réserves, livraisons) seront toutes situées du côté sud du bâtiment mais elles devront être traitées avec soin.

La hauteur totale des bâtiments est limitée à 7 mètres.

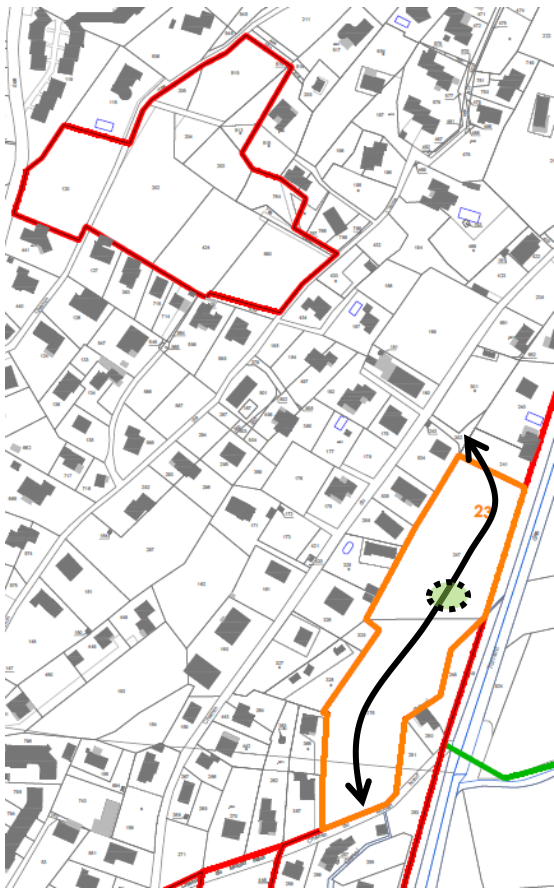
Son aspect doit être fini et homogène sur les différentes façades et les teintes seront soutenues.

Le parking sera planté d'arbres de haute tige répartis sur le parking sans obligation d'alignement régulier.

Le traitement des espaces verts sera homogénéisé entre la partie privée du supermarché et la partie publique vers le carrefour de la gare.

# Moulin la Butte

## Secteurs AUba2 (23)



Ce secteur devra être traversant.

La largeur minimale de la bande de roulement, bandes de stationnement exclues, est de 6 m pour les voies à double sens de circulation ou voies en impasse. Il conviendra d'ajouter à ces 6 m de bande de roulement l'emprise d'un trottoir pour piétons pour les voies traversantes, des passages de réseaux éventuels (fibre optique,...) et les fossés d'évacuation des eaux. Cf. Normes de sécurité du SDIS.

Des espaces communs devront être prévus en plus de la chaussée (surlargeur, placettes, stationnement,...). Ils devraient représenter au moins 5% de la surface de la zone, en plus des voiries proprement dites.

Comme indiqué dans le rapport de présentation, une opération peut être réalisée dans l'attente de la réalisation complète de la traversée à condition de terminer la voirie par un retournement et de prolonger la voie en limite d'opération pour assurer la continuité avec les opérations suivantes jusqu'à atteindre l'autre voie préexistante. La distance maximale entre une voie existante et l'aire de retournement la plus éloignée est de 175m. La dernière opération lancée doit impérativement assurer la liaison.

# Les Vignes

## Rappels

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

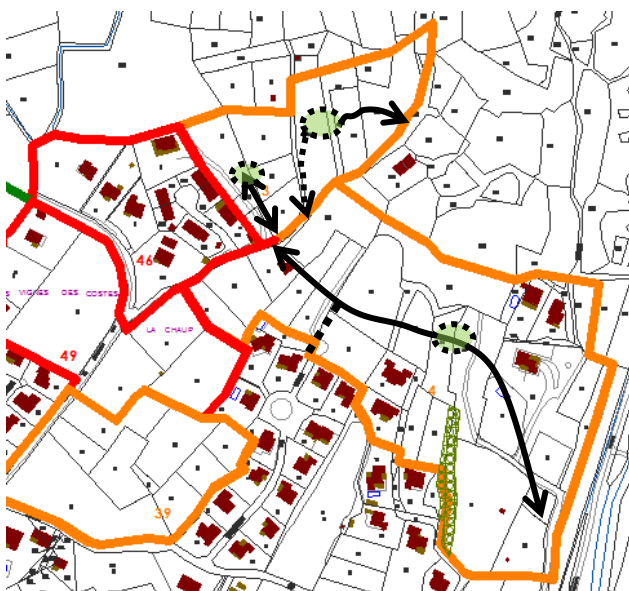
Les secteurs AUbae2 et AUbae3 sont également soumis à réalisation d'opération d'aménagement d'ensemble.

## Secteurs AUbae3 (3 et 4)

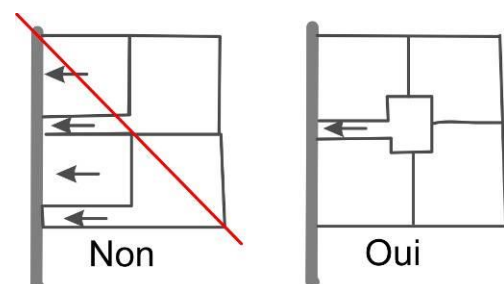
La largeur minimale de la bande de roulement, bandes de stationnement exclues, est de 6 m pour les voies à double sens de circulation ou voies en impasse. Il conviendra d'ajouter à ces 6 m de bande de roulement l'emprise d'un trottoir pour piétons pour les voies traversantes, des passages de réseaux éventuels (fibre optique,...) et les fossés d'évacuation des eaux. . Cf. Normes de sécurité du SDIS.

Cependant, dans le secteur 3, une variante avec retournement est possible si le chemin communal du réservoir n'a pas les caractéristiques adaptées à la desserte des constructions au moment du lancement de l'opération. Des espaces communs devront être prévus en plus de la chaussée (surlargeur, placettes, stationnement ...). Ils devraient représenter au moins 5% de la surface de la zone, en plus des voiries proprement dites. Comme indiqué dans le rapport de présentation, une opération peut être réalisée dans l'attente de la réalisation complète de la traversée à condition de terminer la voirie par un retournement et de prolonger la voie en limite d'opération pour assurer la continuité avec les opérations suivantes jusqu'à atteindre l'autre voie préexistante. La distance maximale entre une voie existante et l'aire de retournement la plus éloignée est de 175m. La dernière opération lancée doit impérativement assurer la liaison.

De plus, le secteur 4 devra être relié à la voie traversant le lotissement au sud par une liaisons piétonne.



Enfin, on évitera les urbanisations linéaires le long des voies, avec multiplication d'accès particuliers. On préférera des organisations en grappe, avec une sortie partagée sur la rue de petites voies de desserte qui se terminent en placette.





# Les Foulons - La Chaup

**Secteurs AUbae 2 (38, 42 et 43), AUbe2 (38b et 41), AUbae3 (37 et 39) et AUbe3 (5 et 40)**

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

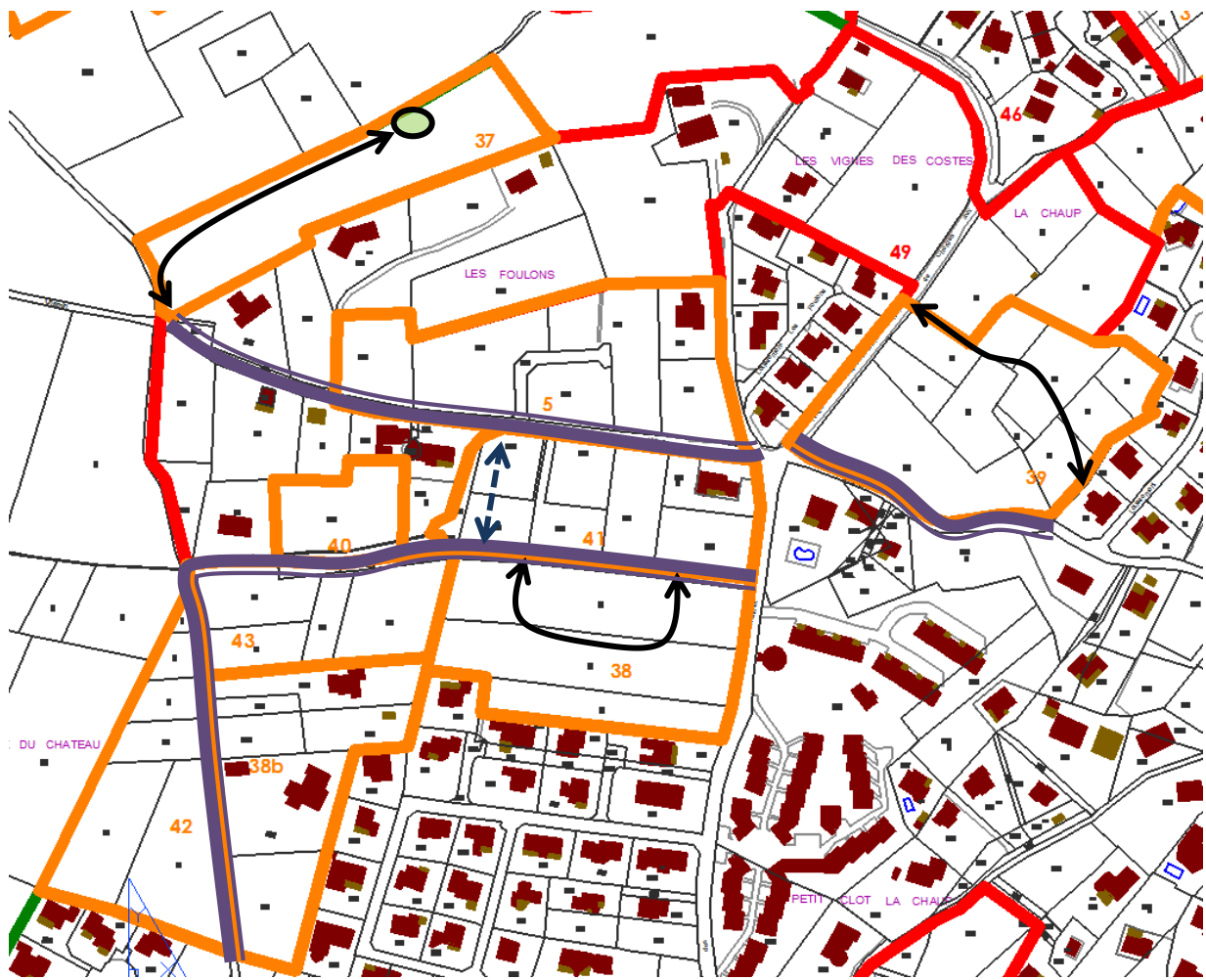
L'urbanisation de tous les secteurs se fera au fur et à mesure de la création ou de l'élargissement de la voirie qui les dessert, sauf le secteur AUbae3 n°39.

Pour les secteurs, soumis à d'opération d'ensemble, la densité de voies périphériques existantes ou à renforcer et la morphologie des terrains amène à ne pas imposer systématiquement des voies traversantes sauf dans le secteur AUbae3 n°39. Par ailleurs, il y a lieu de ne pas multiplier les sorties sur la route des Andrieux. (RD 69). On se réfèrera donc aux schémas ci-dessous.

La largeur minimale de la bande de roulement, bandes de stationnement exclues, est de 6 m pour les voies à double sens de circulation ou voies en impasse. Il conviendra d'ajouter à ces 6 m de bande de roulement l'emprise d'un trottoir pour piétons pour les voies traversantes, des passages de réseaux éventuels (fibre optique,...) et les fossés d'évacuation des eaux. Cf. Normes de sécurité du SDIS.

Des espaces communs devront être prévus en plus de la chaussée (surlargeur, placettes, stationnement ...). Ils devraient représenter au moins 5% de la surface de la zone, en plus des voiries proprement dites.

Pour les conditions de desserte du secteur AUbae3 n°39, cf. page 2.



Voirie à créer ou à élargir pour permettre l'aménagement ou la construction sur les secteurs limitrophes

Liaison souhaitable.

# Le Centre Bourg

## Secteurs AUba1 (24), AUbe2 (23 et 25)

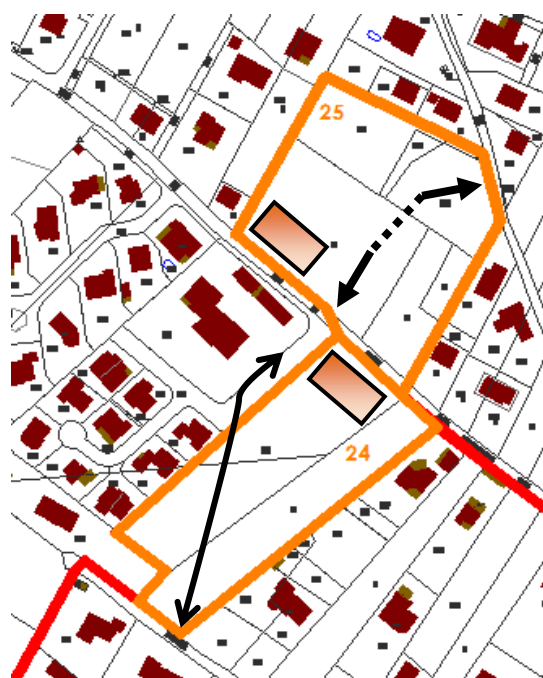
Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :



Ces deux secteurs ont vocation à accueillir des logements collectifs.

On favorisera leur implantation au nord du secteur 24 et au sud du secteur 25 pour renforcer le caractère de rue de la voie concernée, comme déjà réalisé à proximité.

La desserte du secteur 24 s'appuiera sur les trois voies qui le longent, sans accès direct sur le Chemin du Pré de l'Obre. Celle du secteur 25 utilisera pour ses accès les deux voies qui le longent (Chemin du Pré de l'Aure et Chemin du Pré du Château), la liaison entre celles-ci devant au moins être piétonne.

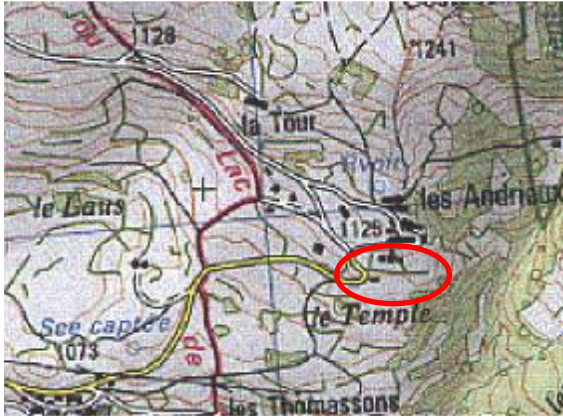




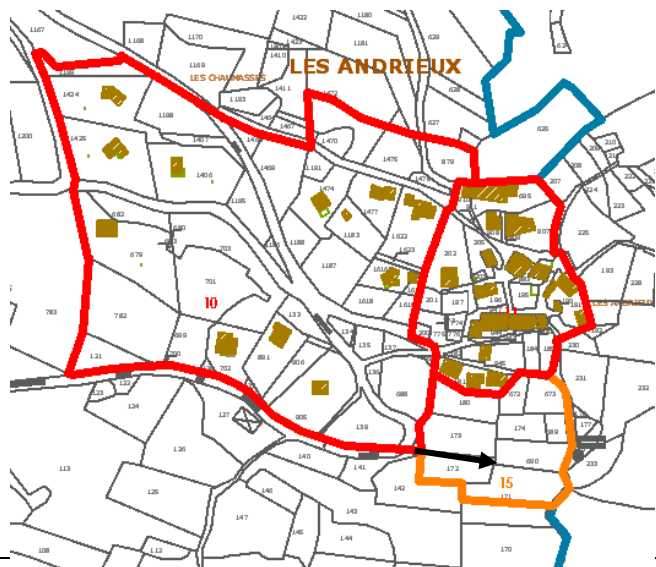
# Les Andrieux

## Secteurs AUbe3 (15)

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

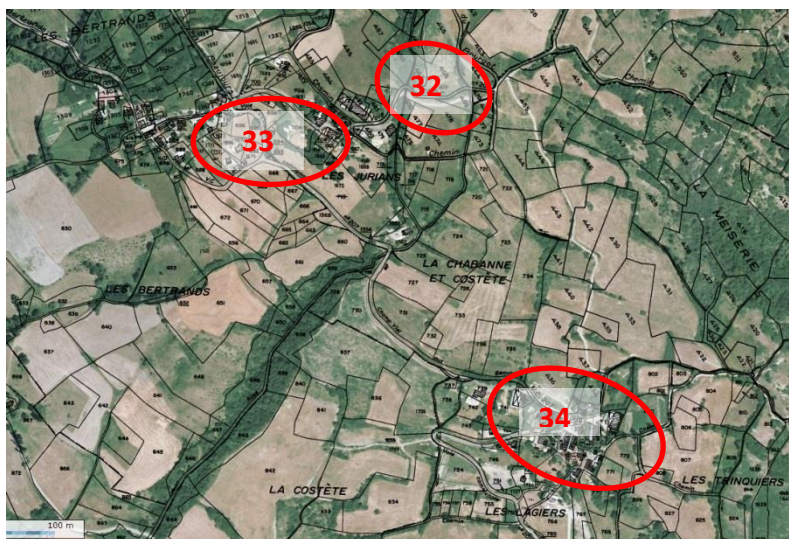


Le secteur sera logiquement desservi par les voiries existantes, en cherchant à minimiser et grouper les accès. Il faudra seulement veiller au désenclavement de deux parcelles aux Andrieux.



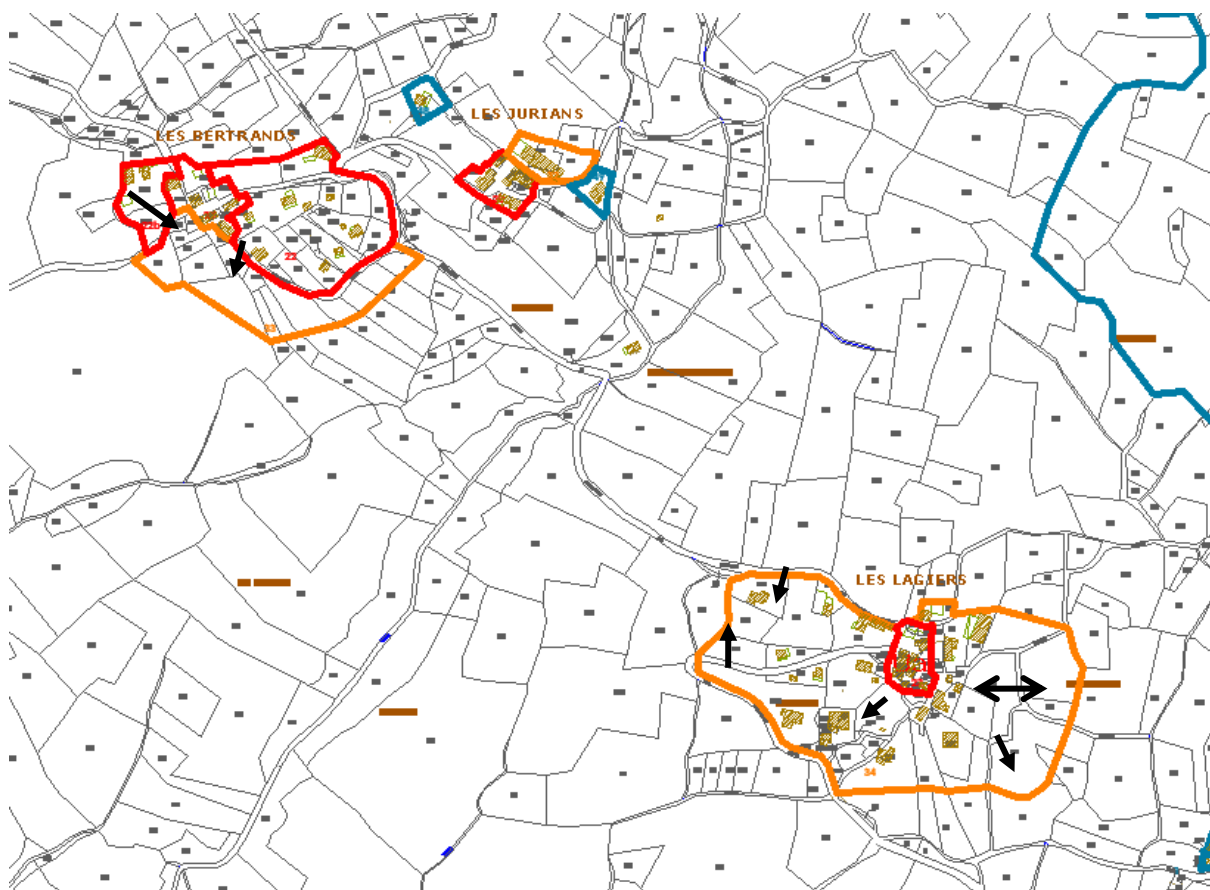
# Les Bertrands - Les Jurians - Les Lagiers

## Secteurs AUbe3 (32, 33 et 34)



Les secteurs sont ou seront logiquement desservis par les voiries existantes, en cherchant à minimiser et grouper les accès. Il faudra seulement veiller au désenclavement de deux parcelles aux Bertrands et une aux Lagiers.

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

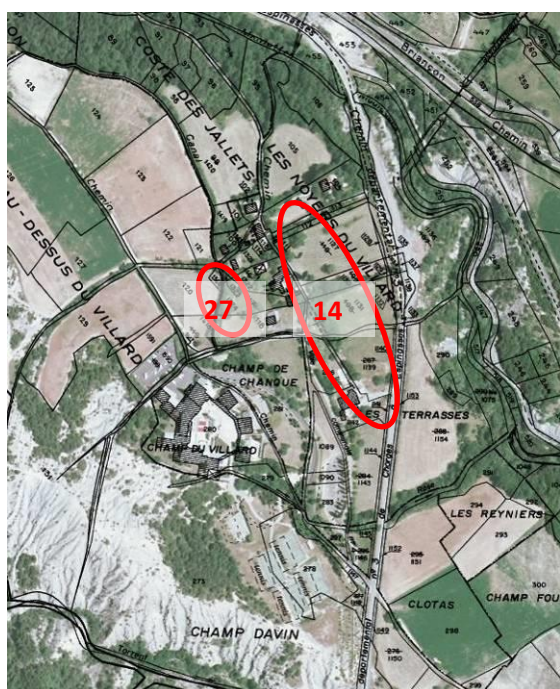
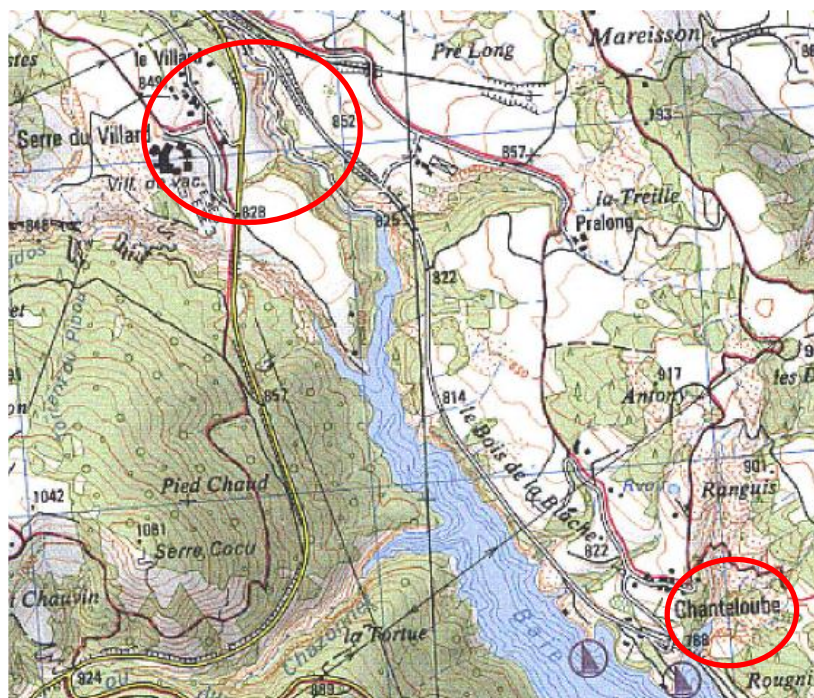




# Chanteloube et le Villard

## Secteurs AUbe3 (10, 10b et 27) et AUbae3 (11 et 14)

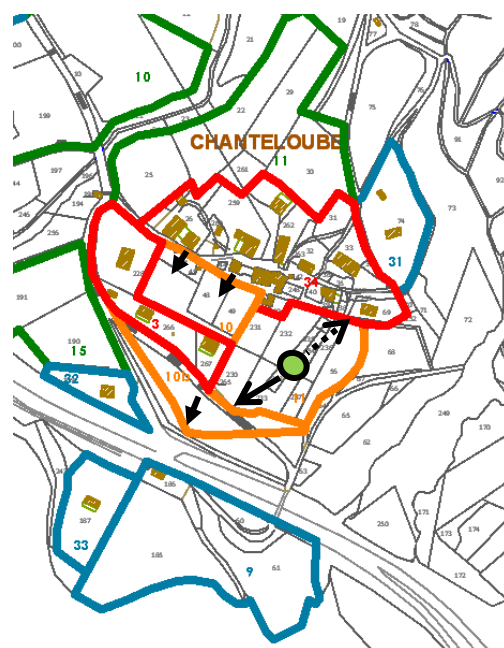
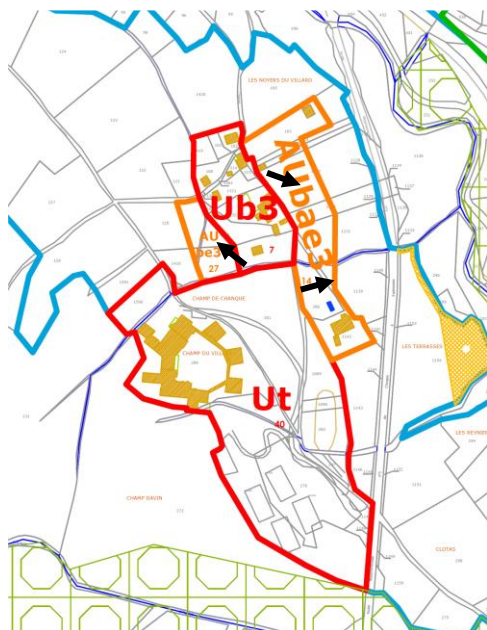
Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :



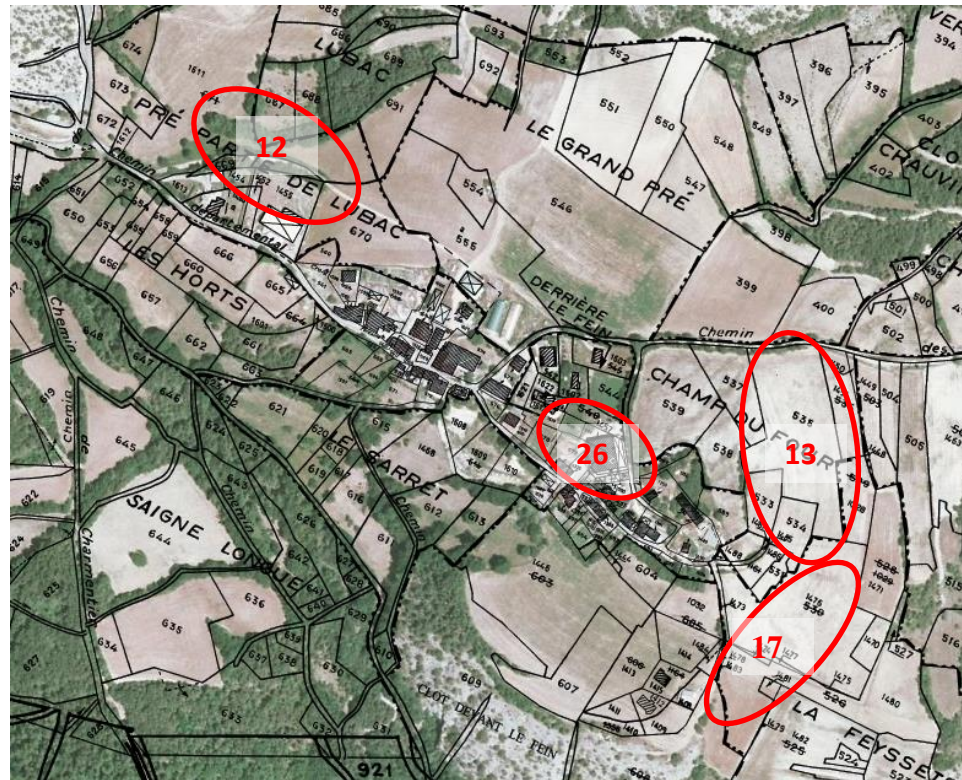
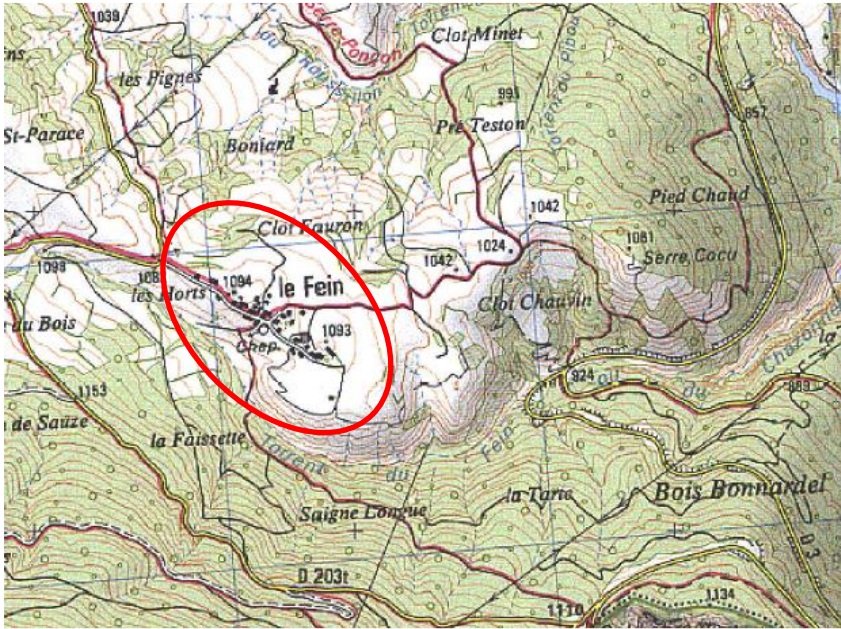
Les secteurs sont ou seront logiquement desservis par les voiries existantes, en cherchant à minimiser et grouper les accès.

Le secteur AUbae3 (14) ne comportera que peu ou pas de voirie interne.

Le secteur AUbae (11) sera raccordé sur la voie d'accès au hameau et comportera une placette de retournement servant également d'espace partagé. Une liaison haute vers le hameau est souhaitable mais non imposée.







# Le Fein

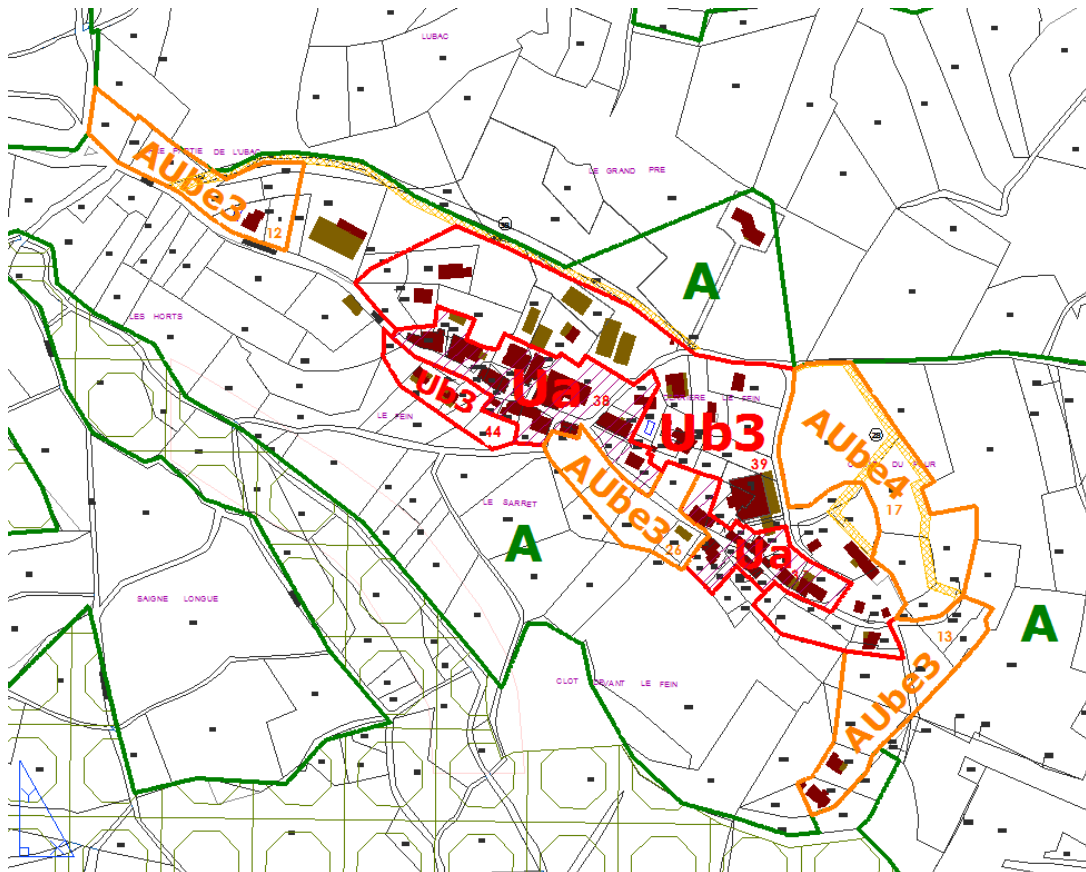
## Secteurs AUbe3 (12, 13 et 26) et AUbe4 (17)

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

Les secteurs 12,13 et 26 sont logiquement desservis par les voiries existantes, en cherchant à minimiser et grouper les accès.

Le secteur 17 (le seul du hameau en assainissement non collectif) sera structuré par les voies en emplacement réservé, préalable à l'urbanisation.

Chaque groupe de constructions sera desservi par une voirie traversant ou une boucle. A défaut de pouvoir les réaliser, il conviendra de réaliser une placette de retournement confortable servant également d'espace partagé, sauf si la profondeur de la parcelle n'est pas suffisante.

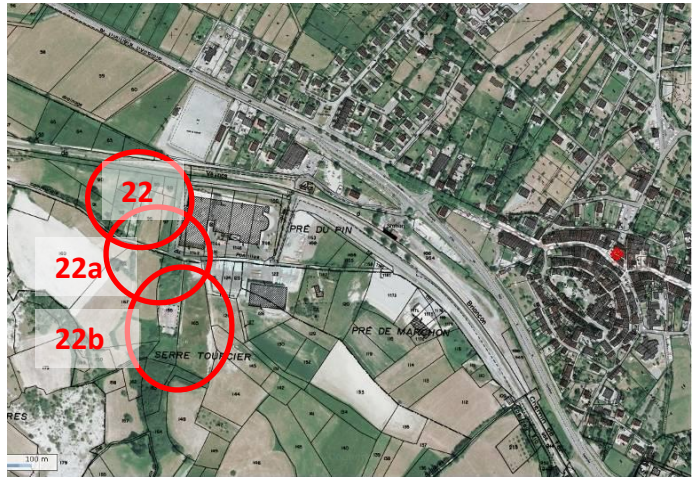
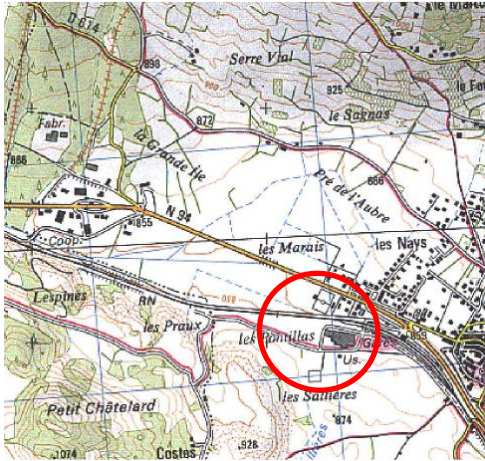




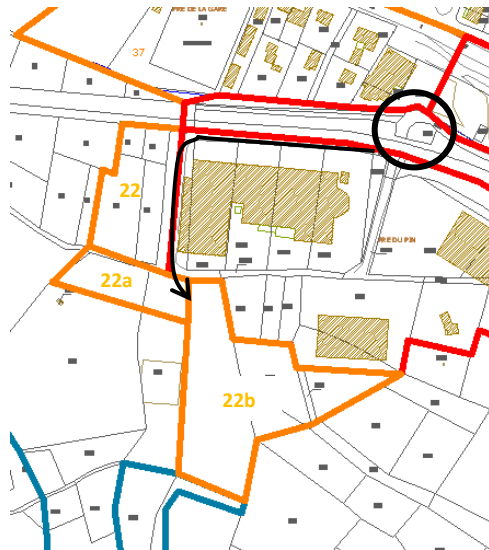
# Pré du Pin

## Secteurs AUcae2 (22) et AUce2 (22a/b)

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2 :

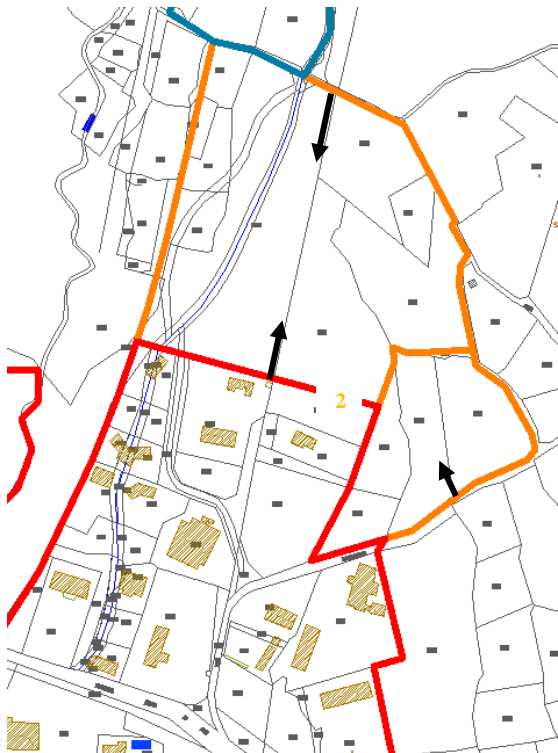
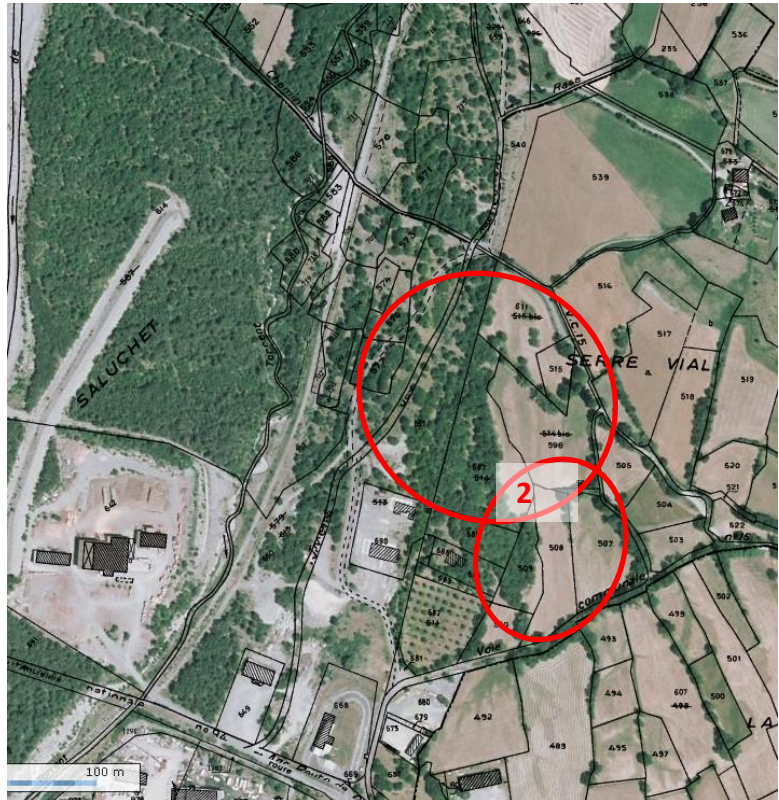
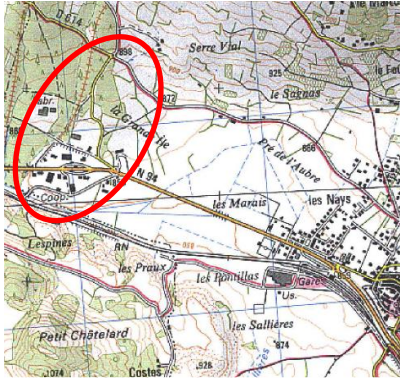


Les secteurs 22 nécessitent le renforcement de la voie existante en fonction du type d'activités qui s'y implantent.



# La Grande Ile

## Secteurs AUcae1 (2)



Les conditions d'urbanisation ont été définies dans les révisions simplifiées du POS qui ont créé ces zones.

- L'aménagement du site doit tenir compte du classement en zone bleue B8 du PPR de la partie Ouest de la zone supérieure. Les accès se font préférentiellement par la nouvelle voirie Ouest et par le Sud-Est.

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2.



# Les Chaussins et les Olliviers

## Secteurs AUbe3 (28 et 29)

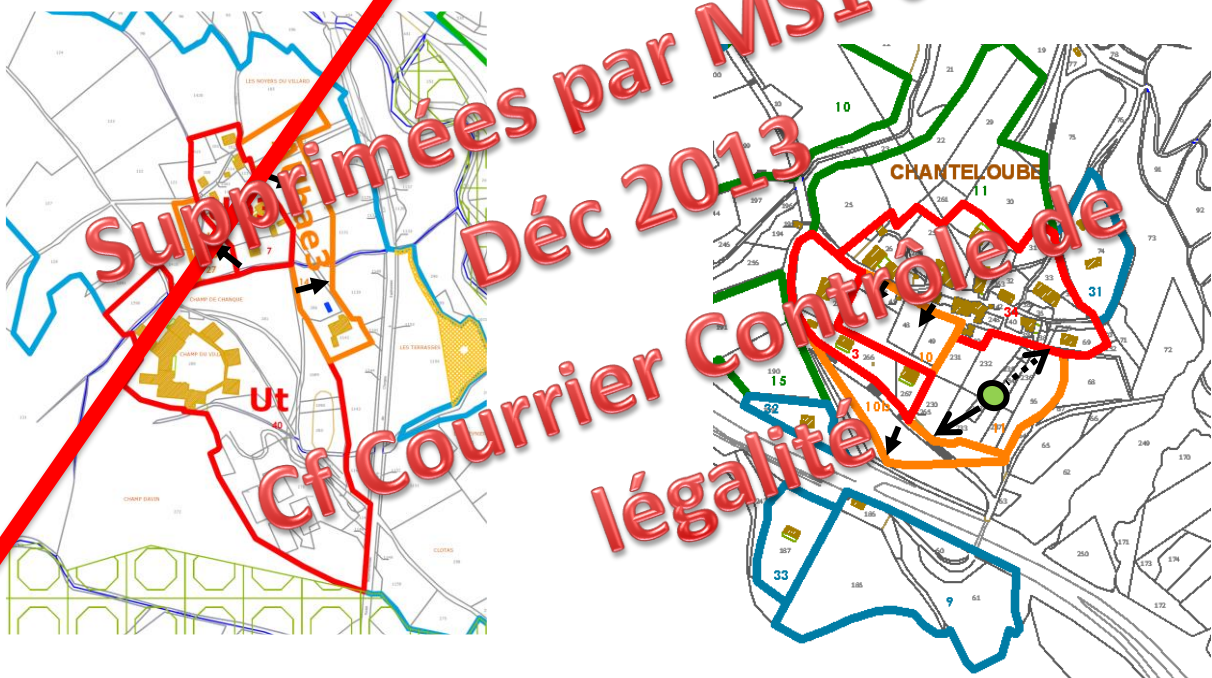


Les secteurs sont ou seront logiquement desservis par les voiries existantes, en cherchant à minimiser et grouper les accès.

Les conditions de réseaux préalables à l'urbanisation sont indiqués page 2.

Le secteur AUbae3 (14) ne comportera que peu ou pas de voirie interne.

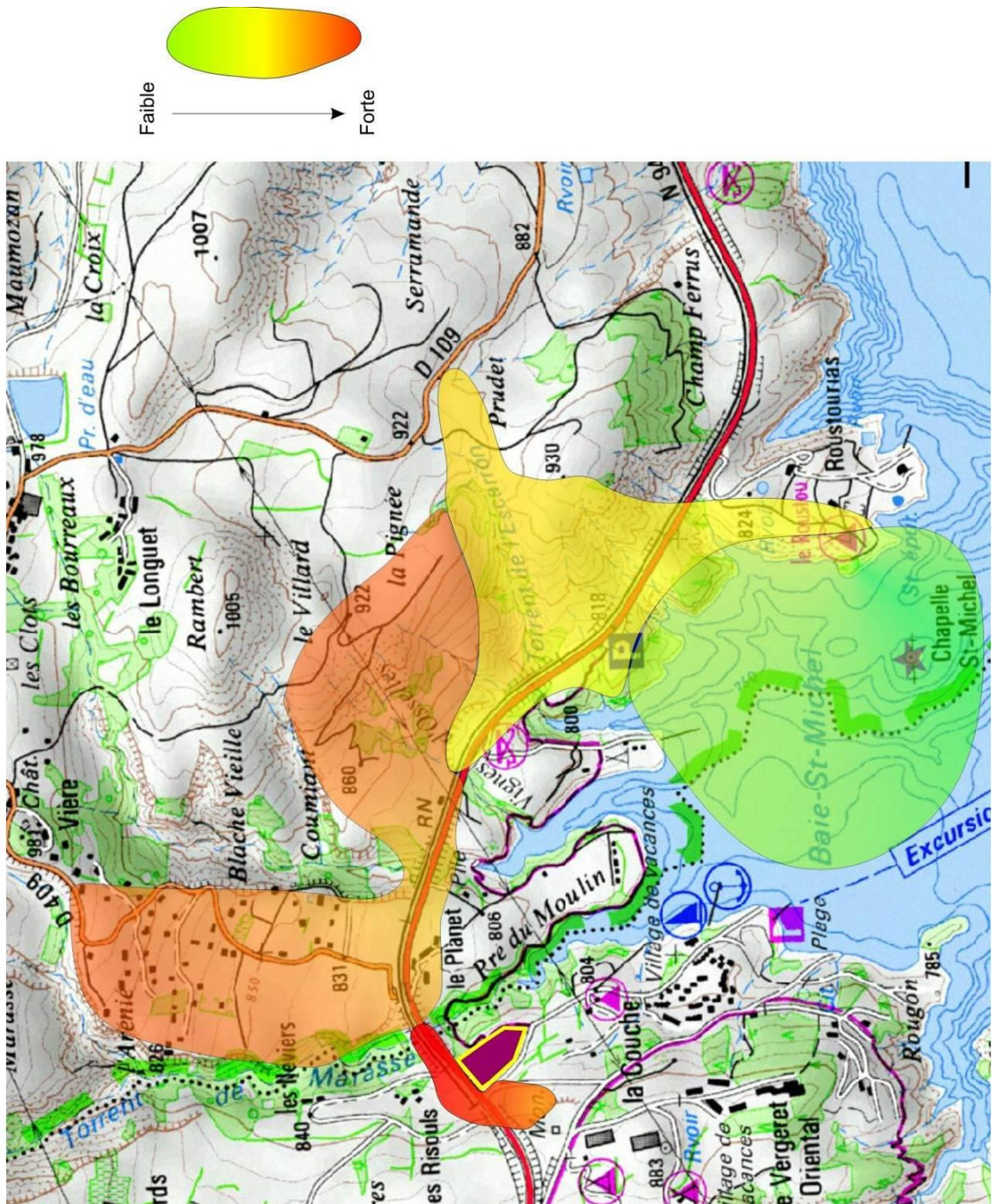
Le secteur AUbae (11) sera raccordé sur la voie d'accès au hameau et comportera une pacette de retournement servant également d'espace partagé. Une liaison haute vers le hameau est souhaitable mais non imposée.





# La Couche

## Carte des sensibilités visuelles



La présente étude permet de lever les restrictions de constructibilité aux abords des voies à grande circulation, conformément à l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme.



### Zonage

Le secteur étant entièrement sous maîtrise foncière communale, il peut être classé directement en zone constructible, de la commune intégrant le coût des aménagements dans le prix de vente des terrains.

Le secteur sera classé en zone UC comme les autres secteurs d'activité, avec indice 4 pour un lui affecter des règles particulières, proche de celle de secteur UC3 correspondant à l'usine ALP.

### Sécurité et nuisances

L'accès à la zone fera à partir de la voie communale à l'emplacement actuel d'accès au parking. Cet accès situé à 200 m du carrefour de la RN 94 n'aura donc aucune incidence sur celui-ci. L'accès à la RN 94 se fera par le carrefour "sécurisé" qui accepte déjà un trafic très important (des centaines de véhicules/jour), lequel trafic ne sera pas notablement renforcé par la création de la zone UC dont la vocation est très fortement liée à la baie Saint Michel.

En matière d'accidents liés au virage de la RN 94 et au carrefour, l'impact sur le secteur est limité à la partie située immédiatement sous le carrefour, entre le fossé et la RN 94. Cette partie du secteur est inconstructible (cf. page suivante).

En matière de nuisance, il faut noter que les activités prévues ne sont pas nuisantes. Elles devront dans tous les cas être compatibles avec les fonctions d'accueil touristique de la baie et la proximité du camping. La maîtrise publique des terrains permet de contrôler le respect de ce principe.

Les seules nuisances affectant le terrain sont dues à la présence en contre-haut de la RN 94. En termes de bruit, l'impact est limité du fait de la position basse de la zone. Par ailleurs cette zone n'est pas habitée, seuls les locaux de gardiennage étant autorisés.

### Paysage, architecture et urbanisme

L'intégration paysagère des aménagements et constructions de ce secteur est assurée par un certain nombre de règles concernant les implantations et l'aspect extérieur des constructions.

Les grands principes retenus sont les suivants :

- préserver totalement la vue sur le lac et la baie Saint Michel depuis la RN 94 en particulier en venant de Gap
- préserver au maximum la vue depuis le lac vers le secteur
- rendre le plus discret possible les aménagements et constructions en vision proche

Ainsi, un plan d'épannelage fixe les hauteurs maximum qui s'appliquent à tous les éléments bâtis ou de superstructure (par exemple mats, enseigne, etc.) et à toutes les haies (quelques arbres isolés plus hauts peuvent être admis). Des secteurs non constructibles ni terrassables sont délimités de façon à préserver les vues les plus sensibles, protéger les boisements intéressants et respecter l'essentiel de la morphologie du site (cf. documents graphiques in fine).

Pour éviter la dispersion de constructions sur le site, il est prévu un seul bâtiment par unité foncière à vocation économique. De même pour permettre une bonne utilisation des parties des lots effectivement constructibles, l'emprise au sol (20%) est plus importante que dans l'ancien règlement. Les constructions seront implantées parallèlement aux courbes de niveau. Elles seront de volume simple. Les couleurs seront neutres et un proche des teintes naturelles. Les terrassements seront limités. Le secteur sera traité dans le même esprit que l'usine ALP.

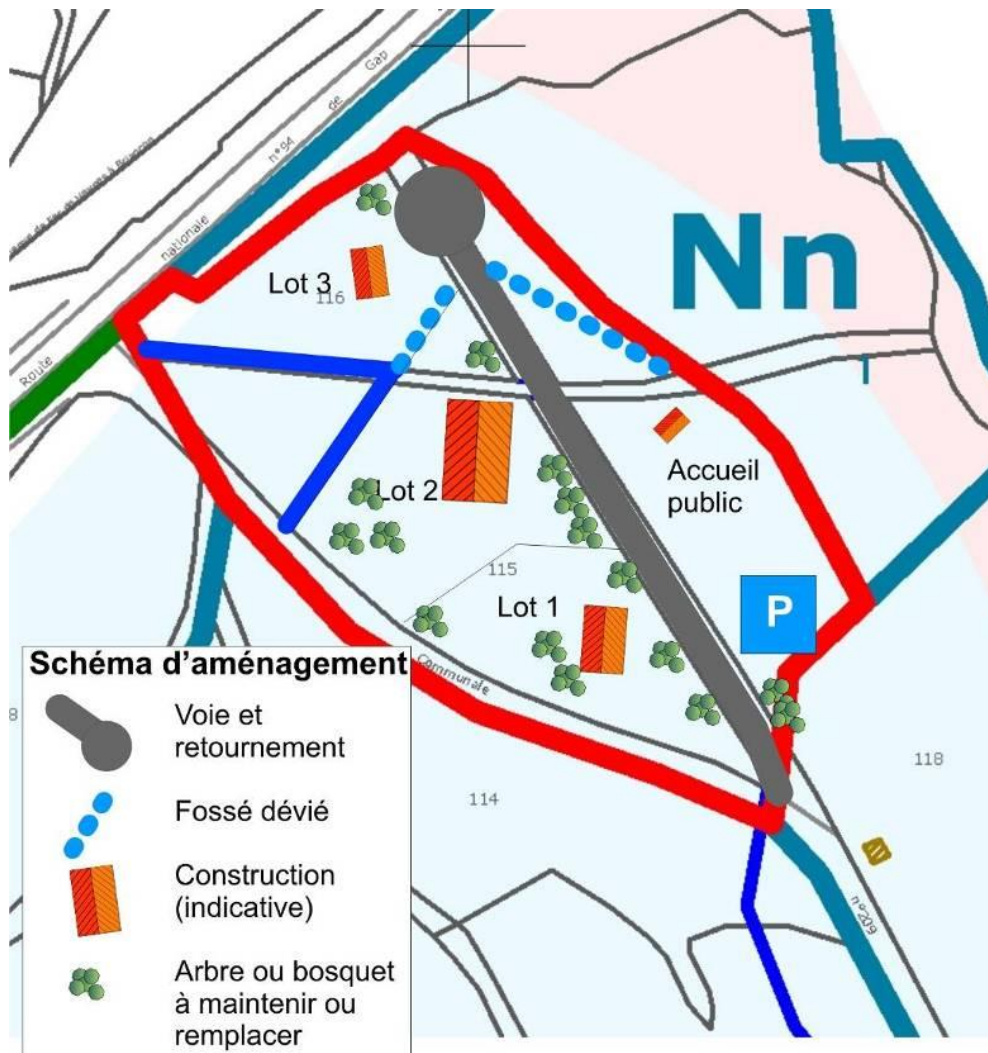
En matière de plantation, on évitera les haies systématiques sauf pour dissimuler des dépôts ou les citernes. Dans ce cas, elles devront être à base d'essences locales. Les arbres de haute tige existant seront conservés ou remplacés, même si leur hauteur dépasse les maxima fixés au plan d'épannelage.

L'aménagement de la zone est prévu de la façon suivante :

- l'accès à la zone est et la desserte des différents terrains se fait à partir de l'ancien chemin communal, à l'extrémité duquel un retournement est prévu
- du côté est, il est prévu de conserver les parkings et de se réserver la possibilité de les compléter par des équipements publics d'accueil
- du côté ouest, les implantations d'activités économiques sont prévues, avec deux lots principaux. L'entrée aux lots 1 et 2 est commune.

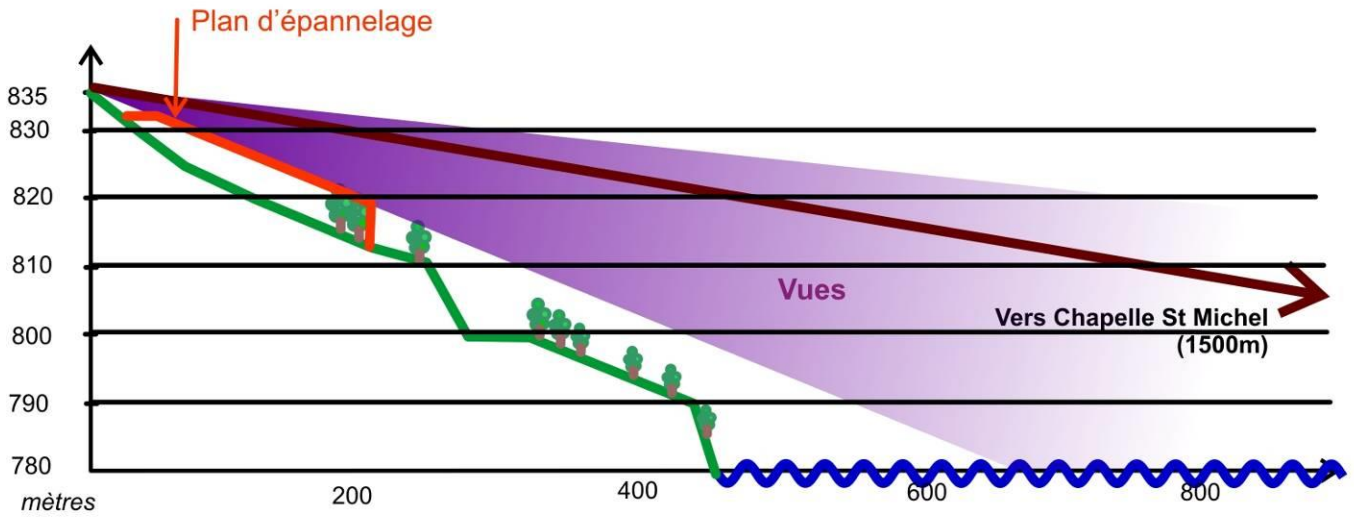
La limite de constructibilité par rapport à la RN 94 est fixée à 25 m de l'axe de façon à pouvoir utiliser le lot le plus proche de la nationale (cette partie de la zone étant située à proximité immédiate de la nationale et en contrebas, elle ne sera quasiment pas visible).

En matière de circulation des eaux, les eaux superficielles sont recueillies et dirigées vers des exutoires naturels. Le fossé commun de recueil des eaux pluviales des voiries supérieures sera dévié en partie basse pour faciliter l'aménagement du secteur, puis rabattu vers l'exutoire actuel.

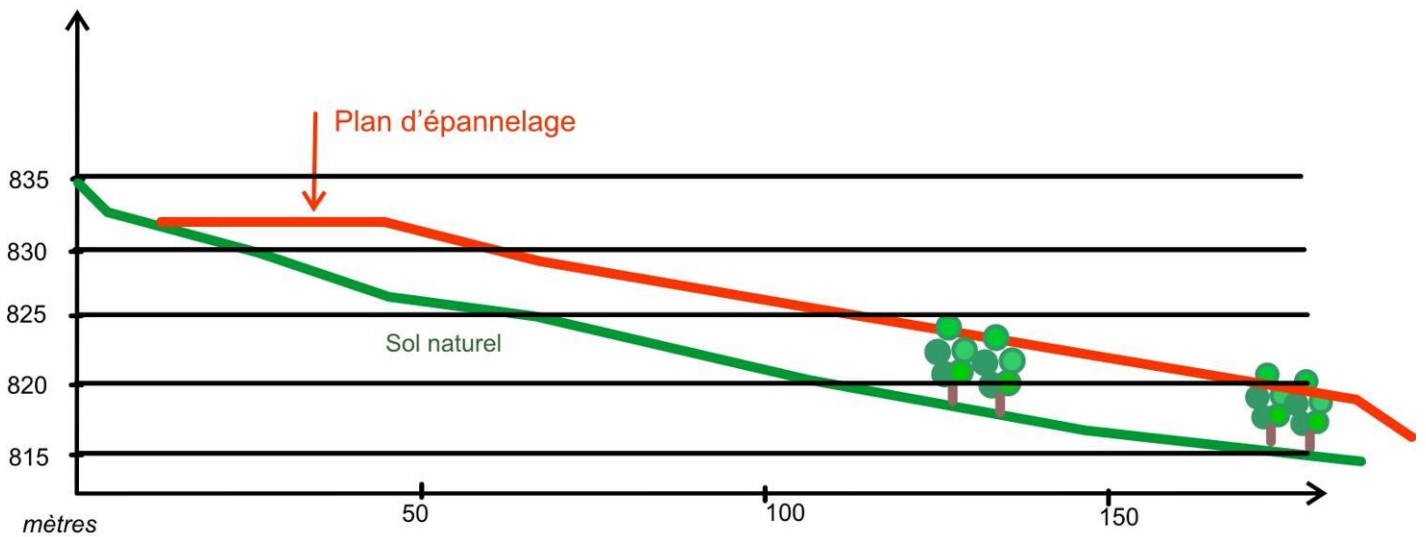


Profils et plans

Profils



Vues sur l'axe carrefour RN94/accès Baie St Michel - carrefour d'accès au site



Le site (axe carrefour RN94/accès Baie St Michel - carrefour d'accès au site)

Plan d'épannelage réduit



