

Mai
2019

COMMUNE DU
DEVOLUY (05)

PLAN LOCAL D'URBANISME

3 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PRESCRIPTION

Délibération du Conseil Municipal du 13 février 2013

ARRET DU PROJET

Délibération du Conseil Municipal du 08 juin 2016

APPROBATION DU PROJET

Délibération du Conseil Municipal du 14 mars 2017

**MODIFICATIONS, REVISIONS, MISE EN
COMPTABILITE**

Révision allégée n°1 approuvée par délibération
du Conseil Municipal du 23 mai 2019

.....
.....
.....
.....
.....



SARL CAMPUS Développement

Centre d'affaire MAB, entrée n°4

27, route du Cendre

63800 COURNON-D'AUVERGNE

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Elles peuvent également définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le Plan Local d'Urbanisme du Dévoluy comporte sept Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Elles se présentent sous la forme de schéma et de plans de principe précisant, en fonction des secteurs, les voies, les chemins et les équipements publics à réaliser lors de l'aménagement de la zone. L'implantation de ces aménagements est néanmoins indicative et destinées à définir un aménagement de principe ; des adaptations peuvent ainsi être admises lors de l'aménagement des zones concernées si les principes mentionnés dans l'orientation sont, au final, respectés.

I. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Afin d'assurer une bonne insertion des futures zones urbaines dans les paysages de la commune, certains principes d'aménagement doivent être pris en compte lors de l'aménagement de celles-ci.

Les principes de composition paysagère

Les lieux à investir possèdent une histoire mise en avant par des éléments, notamment paysagers, qui les composent actuellement. La qualité d'un projet réside dans sa capacité à créer un programme d'aménagement qui investisse un site en devenir, tout en révélant et en valorisant ses éléments identitaires.

Chaque projet d'aménagement doit donc tenir compte des éléments intangibles qui composent les sites afin de réussir leur intégration dans les composantes principales des paysages. Ces éléments sont notamment la topographie du site, la végétation en place, les perspectives visuelles et éventuellement la trame bâtie existante et la trame parcellaire. Par ailleurs, les projets ne doivent pas être « autobloquant » en permettant des évolutions et des connexions futures sur des sites dont l'aménagement n'est pas encore prévu.

La préservation des structures végétales existantes est donc un objectif important pour l'insertion des opérations d'aménagement, car elle permettra :

- D'offrir un cadre vert valorisant au quartier et aux futurs habitants ou aux personnes y travaillant ;
- De faciliter l'insertion des futures constructions dans le paysage ;
- De définir les premières lignes de l'organisation urbaine ou de composition d'ensemble (limite paysagère, encadrement végétal...).

L'opération d'aménagement devra ainsi s'enrichir du paysage environnement, en le laissant pénétrer au cœur du futur quartier grâce à :

- Des perspectives visuelles qui offrent aux habitants ou aux personnes y travaillant un cadre de vie ou de travail agréable ;
- Des façades orientées vers le grand paysage qui environne la commune.

La trame viaire

Quel que soit le type de voie publique créé, son gabarit et son aménagement doivent être étudiés en rapport avec :

- Le nombre de logements et d'habitants ou d'activités à desservir, afin d'anticiper les flux de circulation induits,
- Le choix de la place accordée à la voiture, au piéton et au cycliste ainsi que, le cas échéant, aux transports en commun,
- L'usage et la fonction accordée à la voie, entre axe structurant, axe secondaire, ou desserte locale.

Le maillage viaire doit contribuer à la greffe urbaine du quartier, en s'insérant dans la continuité du réseau existant. Il doit être hiérarchisé et organisé à l'échelle de l'opération et assurer la connexion du quartier avec le centre-ville et les quartiers voisins. Comme cela a été dit, il ne doit pas obérer l'avenir.

La réflexion relative au maillage viaire doit être conjointe avec le développement d'un réseau de cheminements doux. Ces chemins, piétons et cyclistes, destinés aux déplacements quotidiens, doivent allier facilité de déplacement et agrément. Le trajet doit être le plus direct possible vers les équipements, services et commerces du centre-ville notamment.

Les espaces publics

Les espaces publics ou collectifs créés doivent pouvoir être affectés à des usages ou à une vocation afin d'en favoriser l'appropriation. Les espaces situés à proximité des logements doivent notamment être aménagés comme des lieux à vivre pour les habitants : parc, espace de rencontre, place ou placette, espace vert...

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques est primordiale, car elle constitue et modifie le rapport à la rue en fonction du front bâti créé (une implantation à l'alignement ne crée pas le même rapport à l'espace public qu'une implantation en retrait).

La gestion des aires de stationnement devra avoir un impact minimal sur la qualité des espaces publics à travers, par exemple, la mutualisation des aires, ou encore leur fractionnement en poches au nombre de places n'excédant pas 20 emplacements, et végétalisées sur leur pourtour, mais aussi par le choix des matériaux de revêtement, favorisant l'infiltration des eaux de pluie.

Enfin, le mobilier urbain, et notamment l'éclairage public doivent être choisis en cohérence avec celui existant sur la commune, doivent être adaptés aux fonctions et usages des espaces, doivent limiter la pollution lumineuse grâce à des faisceaux orientés vers le sol, et enfin doivent favoriser les économies d'énergie par exemple grâce à une modulation de la puissance en fonction de l'heure, voire par une extinction de certaines zones dans les plages horaires les moins fréquentées.

La mixité et la diversité des formes d'habiter

La mixité de typologie d'habitat relève de deux éléments :

- La typologie d'habitat devant assurer un parcours résidentiel complet en variant la taille du logement et son mode d'occupation, entre location et accession, sociales ou non ;
- La notion de formes urbaines traduisant des volumes bâties, des orientations et des aspects extérieurs différenciés et variés.

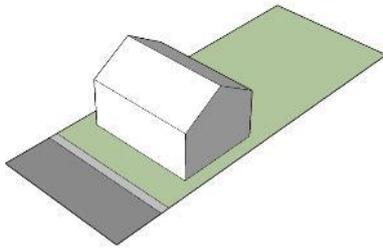
La recherche d'une mixité dans les typologies d'habitat est un objectif prépondérant du Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui doit être trouvée dans chaque opération d'aménagement de nouveaux quartiers résidentiels.

Cette mixité devra notamment permettre de retrouver, dans les opérations d'aménagement, les typologies de logements suivantes :

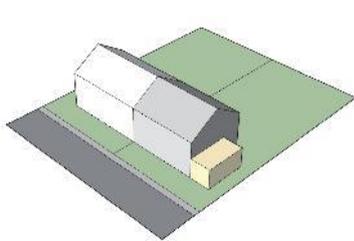
L'habitat individuel grâce à un découpage parcellaire optimisé permettant :

- De réduire la place donnée à la voirie ;
- De réduire la taille des parcelles tout en ménageant des espaces privés intimes et généreux ;
- De gérer l'interface avec les parcelles voisines, mais surtout avec l'espace public.

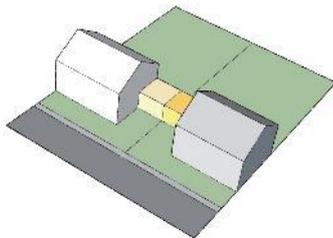
La maison isolée sur sa parcelle (individuel pur) répond à une forte demande des ménages mais est très consommatrice d'espaces et induit des coûts élevés d'aménagement pour la collectivité.



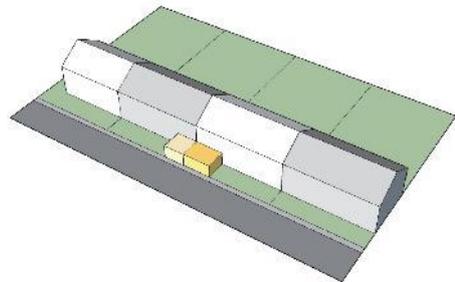
Le jumelage de maisons individuelles par deux ou plus (individuel groupé) permet de répondre à cette demande tout en étant dans des consommations d'espace moins importantes. Les parcelles sont moins grandes mais les espaces privatifs demeurent généreux et l'intimité peut être gérée par des dispositions architecturales spécifiques.



Maisons jumelées

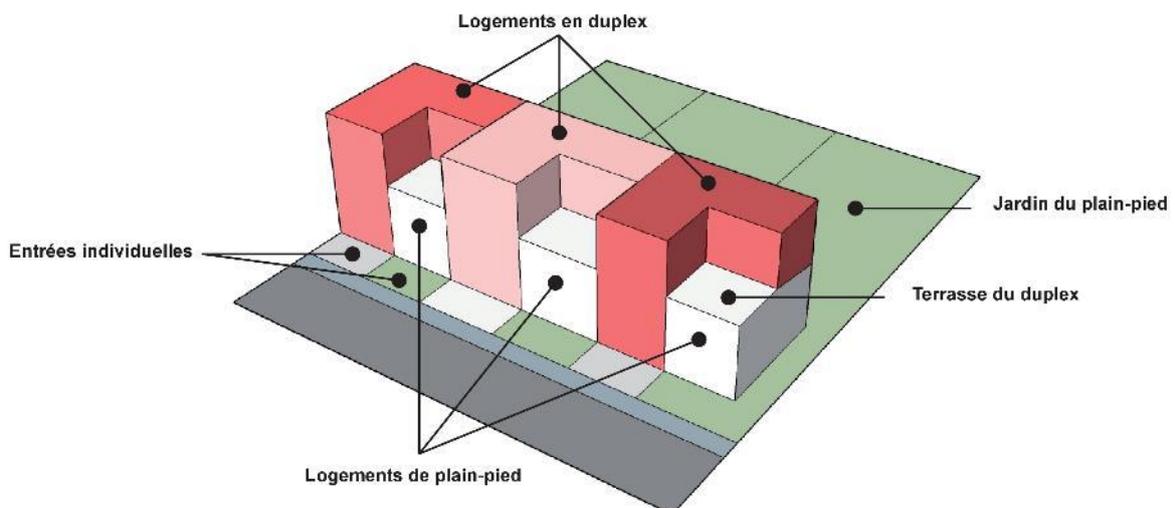


Maisons jumelées par les annexes



Maisons en bande

L'habitat intermédiaire mixe logement individuel et collectif en offrant des entrées individualisées pour chaque logement mais un regroupement des logements dans un même volume bâti. Il permet également de dégager des espaces extérieurs privatifs (jardin ou terrasse) propres à chaque logement.



L'habitat collectif permet de limiter fortement la consommation foncière tout en offrant, grâce à une composition architecturale réfléchie, des constructions variées faisant écho au site et à

son environnement. La conception des espaces publics, grâce à l'économie de foncier réalisée, doit ainsi dégager des espaces collectifs généreux et conviviaux.

Chaque opération d'aménagement de nouveaux quartiers résidentiels devra ainsi présenter une densité minimum de quinze logements par hectare aménagé.

II. La zone à urbaniser 1AU du Collet

Le hameau du *Collet* se situe sur le territoire de l'ancienne commune de Saint-Étienne, au nord-est de la commune du Dévoluy.

Cette extension de l'urbanisation se situe en continué avec le noyau historique du hameau du *Collet*. Elle nécessite, pour son aménagement, une extension du réseau d'assainissement vers la station de traitement du hameau.

Le réseau de distribution d'eau potable dessert la zone et il est en capacité de la desservir. Deux voies publiques sont situées de part et d'autre de la zone à aménager, permettant d'accéder aux futures constructions.

Le foncier constructible représente une superficie d'environ 4 240 m².

Compte-tenu de la superficie restreinte de la zone à aménager et de la présence de la plupart des réseaux publics, notamment des voies de desserte sur le pourtour de la zone, l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone est simple.

Le seul équipement public à prévoir est une conduite d'assainissement qui permettra de relier les futures constructions à la station de traitement du *Collet*.

Les accès aux constructions devront de préférences être établis depuis la voie d'accès située sur le haut de la zone.

Enfin, afin de ménager une transition avec l'espace rural et un traitement paysager de l'entrée du hameau, une haie d'arbres de haute-tige devra être plantée à la limite sud-est de la zone à aménager.



III. Les zones U et 1AU du Courtil

Le hameau du *Courtil* se situe sur le territoire de l'ancienne commune de Saint-Étienne, au nord-est de la commune du Dévoluy.

Un vaste terrain demeure constructible en continuité d'une extension d'une extension d'urbanisation assez récente du hameau. L'avant de la zone est accessible depuis la Route Départementale n°117 et par un chemin communal situé au sud. Le cœur de la zone n'est quant à lui pas desservi par une voie.

Concernant les réseaux d'eau et d'assainissement, ils sont situés à proximité immédiate de la zone à urbaniser mais nécessitent néanmoins d'être étendus pour pouvoir la desservir.

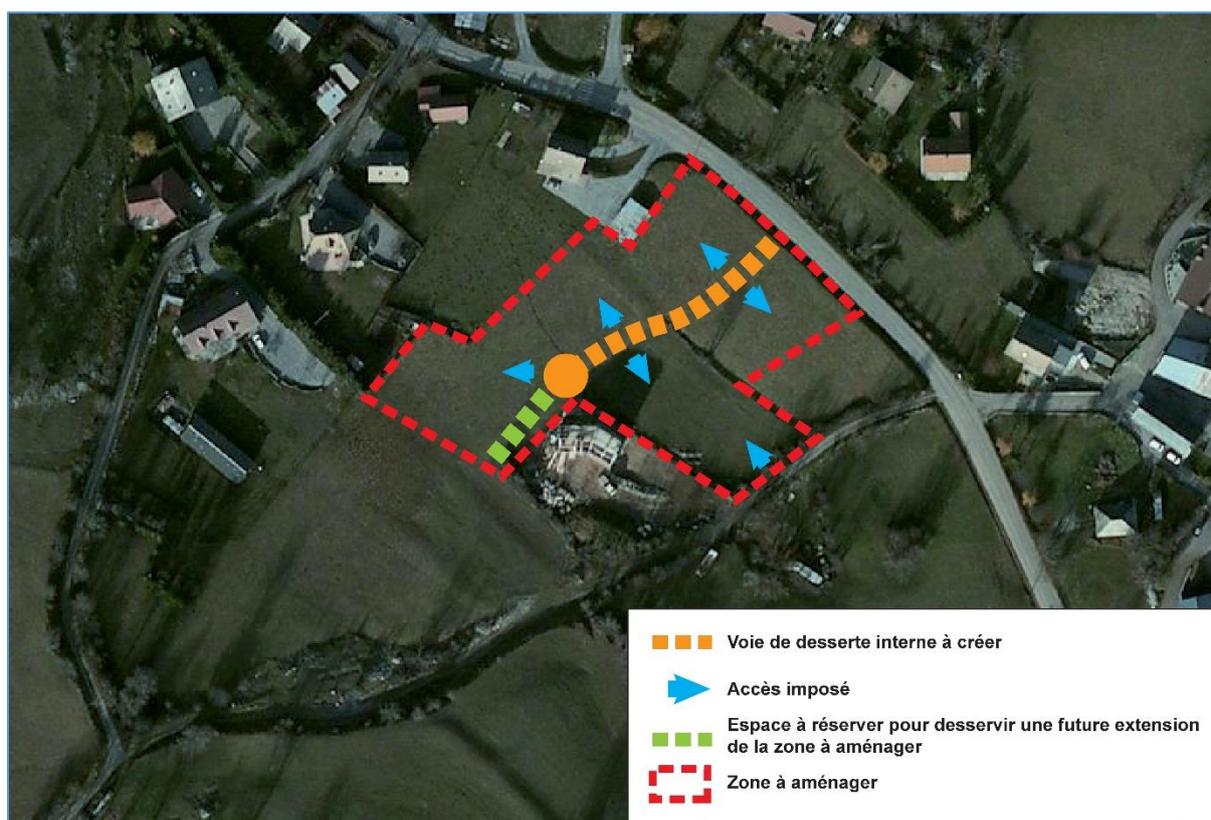
Le foncier constructible de la zone à aménager représente une superficie d'environ 5 500 m².

Compte-tenu de la superficie restreinte de la zone à aménager et de la présence de la plupart des réseaux publics, notamment des voies de desserte sur le pourtour de la zone, l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone est simple.

Les équipements publics à prévoir concernent les réseaux d'eau et d'assainissement qui doivent être prolongés jusqu'au cœur de la zone pour desservir les futures constructions.

Une voie de desserte interne doit également être prévue comme équipement collectif afin de permettre l'accès au cœur de la zone et la desserte des futures constructions. Elle permettra de ne créer qu'un seul nouvel accès sur la Route Départementale, limitant ainsi les risques de collision pour les usagers de cette route, les accès aux futures constructions devant obligatoirement être aménagés sur cette voie de desserte interne, ou éventuellement sur le chemin public existant au sud de la zone à aménager.

Un espace non bâti devra être réservé dans le prolongement de la voie de desserte interne afin d'anticiper un éventuel futur aménagement des terrains situés au sud-ouest de la zone à aménager.



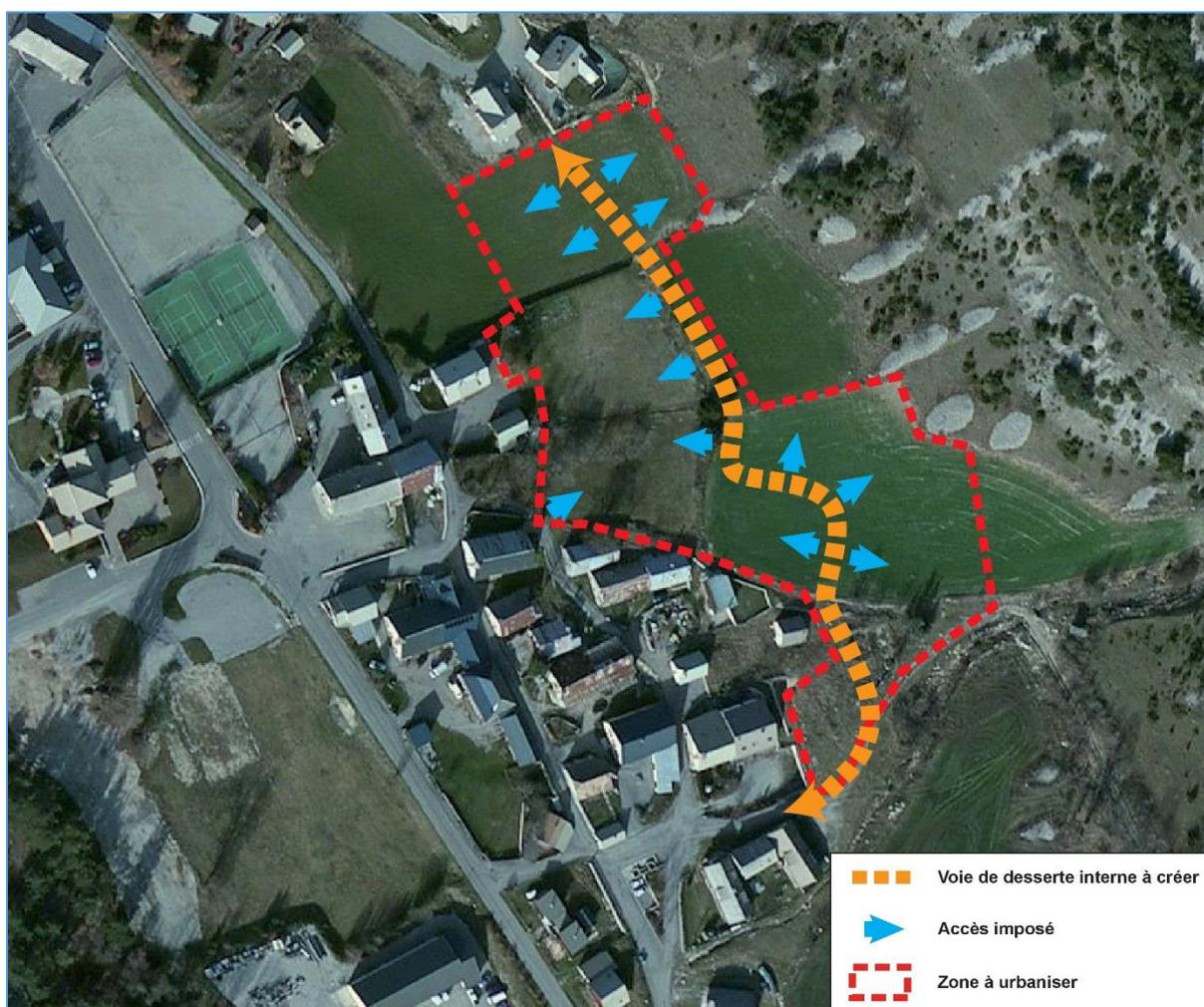
IV. Les zones U et 1AU du Pré

Le Lieu-dit *Le Pré* se situe dans la zone agglomérée du village de Saint-Étienne. Les extensions urbaines situées entre le village de *Saint-Étienne* et le hameau du *Pré* ont fini par se rejoindre pour former une même zone agglomérée qui s'est développée le long des voies de desserte historiques, ainsi qu'autour de quelques voies nouvelles aménagées au fur et à mesure du développement de l'urbanisation. La zone à aménager se situe en second rang vis-à-vis de l'urbanisation qui s'est développée le long de la Route Départementale n°17 qui traverse tout le bourg de Saint-Étienne.

Le foncier constructible de la zone à aménager représente une superficie d'environ 12 300 m².

La zone à aménager n'est actuellement desservie par aucune voie de desserte mais des accès sont situés au nord (voie de desserte du lieu-dit *Ferrière*) et au sud (chemin communal n°2 du *Pré à Truziaud*), permettant d'envisager une voie de bouclage qui desservirait toute la zone à aménager. Compte-tenu de la pente de ce secteur, il faudrait en outre envisager une voie en sens unique afin d'en limiter l'emprise.

Outre cette voie de desserte, il est également nécessaire d'étendre les réseaux publics au sein de la zone ; ceux-ci, présents sur le pourtour de celle-ci, disposent d'une capacité suffisante pour desservir l'ensemble des futures constructions.



V. La zone à urbaniser AUt de Superdévoluy

La station de sports d'hiver de Superdévoluy est située sur l'ancienne commune de Saint-Étienne. La zone à aménager a été prévue dans le cadre du dossier U.T.N. de 2006 autorisant le développement résidentiel de cette station.

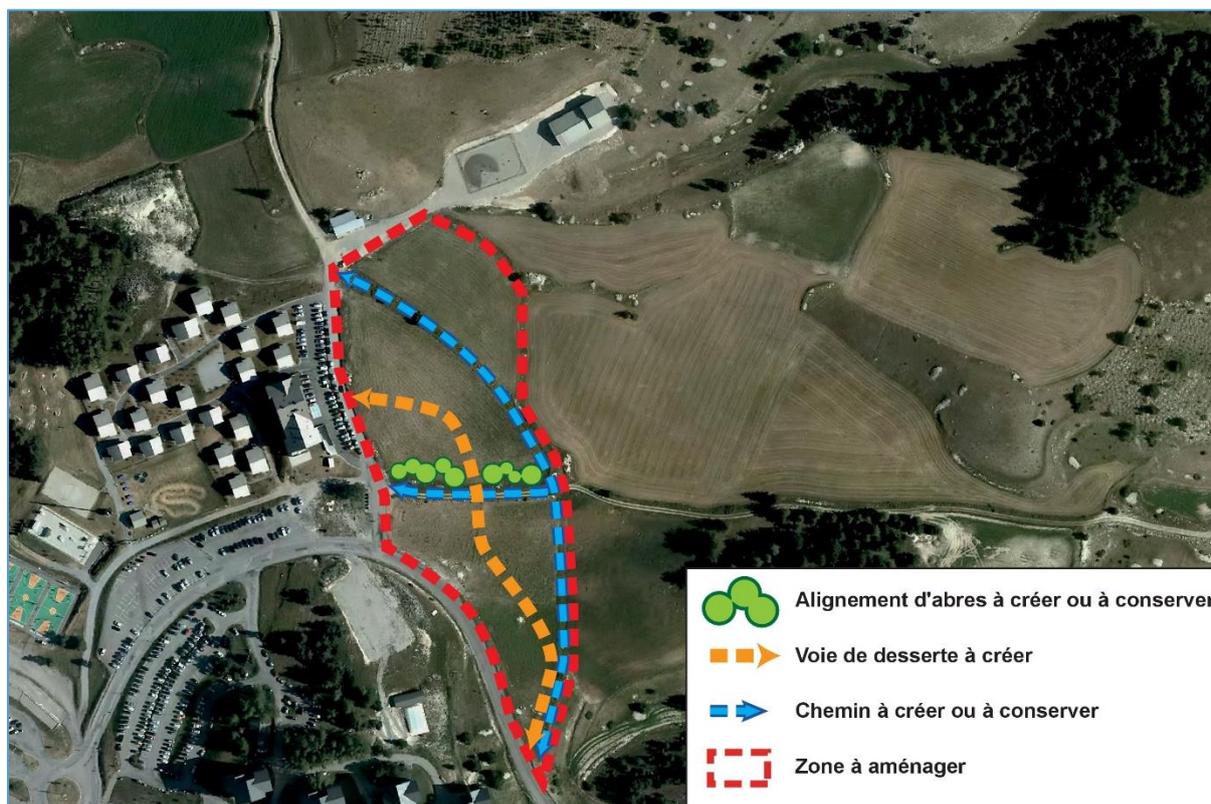
Le secteur sud était destiné à des résidences collectives d'hébergements touristiques (environ 4 000 m² de SHON) tandis que le secteur nord était réservé au développement d'un projet hôtelier (3 000 à 5 000 m² de SHON).

La zone à aménager n'est actuellement desservie par aucune voie mais elle est longée, à l'ouest, par la route d'accès à Superdévoluy. C'est à partir de cette voie que doit s'aménager la voie de desserte interne à la zone à aménager. Sa disposition permet d'orienter les futures constructions de façon à leur offrir une double exposition : celle au sud sera systématiquement recherchée avec, en deuxième exposition, une orientation à l'est ou à l'ouest.

Le chemin qui coupe la zone à aménager en deux sera conservé, permettant ainsi de rejoindre le centre sportif du Dévoluy depuis les futures résidences. Un autre chemin sera aménagé à l'est de la moitié sud de la zone à aménager de manière à relier les futures résidences au parking couvert de Superdévoluy au sud tandis que le chemin qui traverse la moitié nord de la zone à aménager sera conservé afin de relier les futures résidences au centre équestre et au futur golf plus au nord.

Une bande verte plantée sera à créer entre les moitiés nord et sud de la zone à aménager afin de créer une transition entre les deux espaces urbanisés et d'accompagner le cheminement piéton par un traitement paysager valorisant.

Le réseau d'eau potable se situe sous la voie existante est dispose de capacités suffisantes pour desservir les futures constructions. Le réseau d'assainissement longe également cette voie et il est donc nécessaires d'aménager une nouvelle conduite à l'est de la zone afin de pouvoir relier en gravitaire les futures constructions au réseau d'assainissement de Superdévoluy.



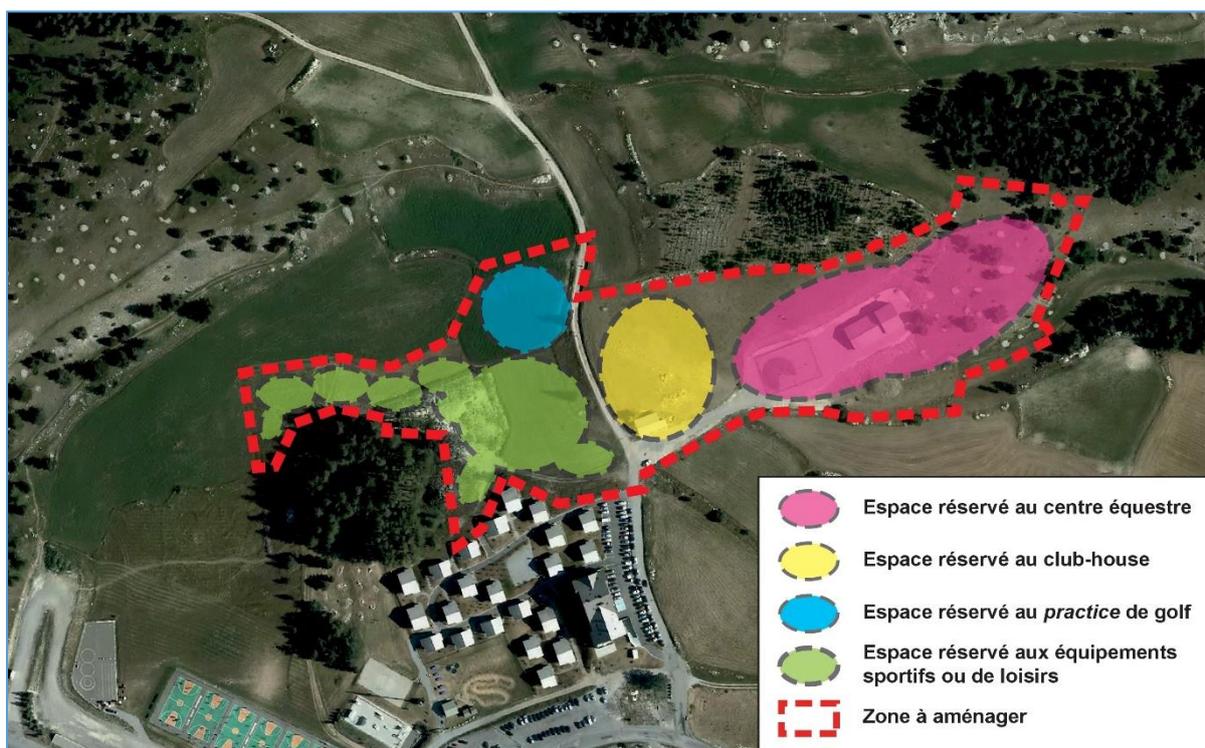
VI. La zone à urbaniser AUL de Superdévoluy

La zone AUL de Superdévoluy est destinée au développement des activités sportives ou de loisir destinées à favoriser le tourisme toutes saisons dans Le Dévoluy, notamment les activités estivales et d'intersaison.

Elle est notamment destinée à accueillir les futures infrastructures « *en dur* » du golf du Dévoluy : club-house et postes de *practice*.

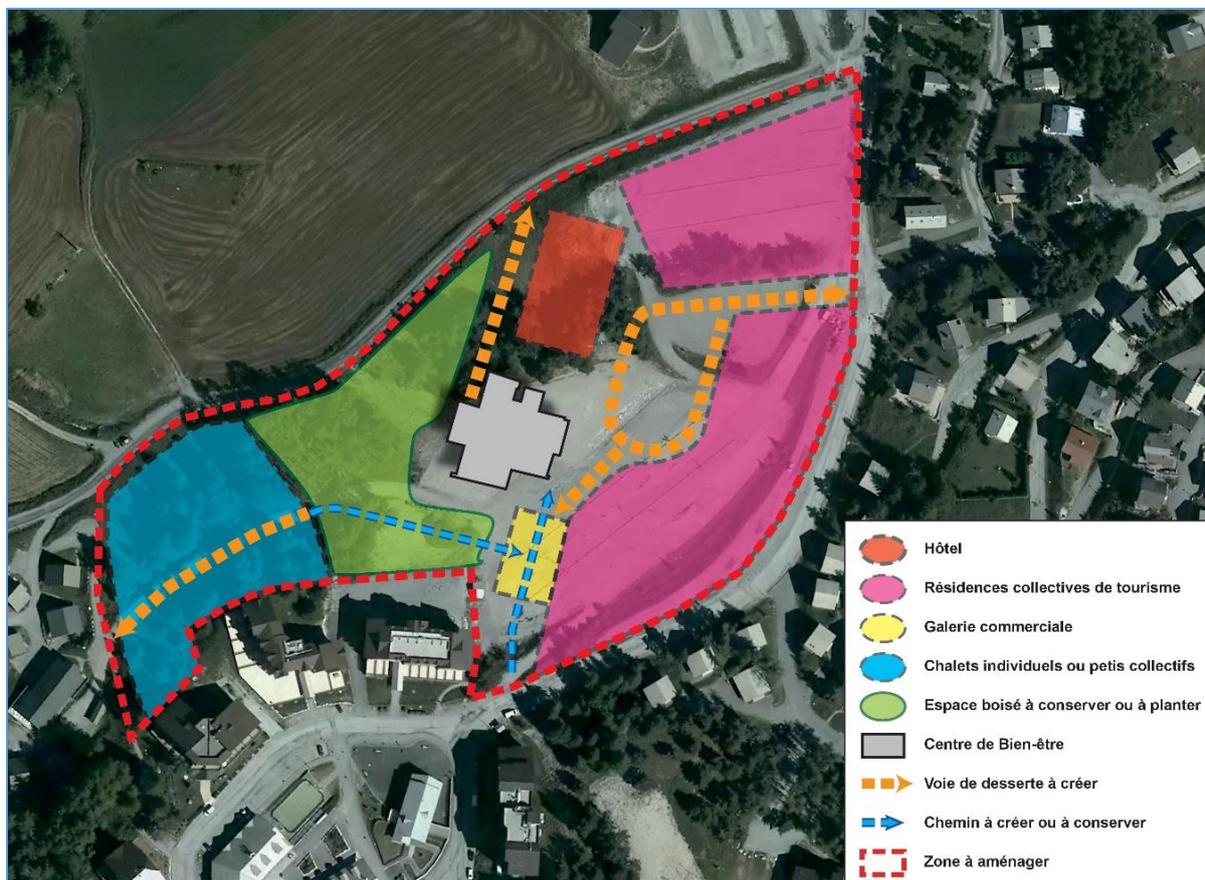
À côté de ces équipements, le centre équestre du Dévoluy dispose également d'un espace pour aménager les infrastructures « *en dur* » nécessaires à ses activités : écuries, club-house, manège, etc.

Enfin, le reste de la zone est destiné à l'aménagement d'équipements sportifs ou de loisirs de plein-air, notamment ceux en lien avec les activités proposées par le centre sportif du Dévoluy.



VII. La zone à urbaniser AUt de La Joue du Loup

Le secteur dénommé « *entrée de La Joue du Loup* » est aujourd'hui une vaste zone de parkings publics sommairement équipés et destinés aux vacanciers. C'est un secteur peu valorisant pour l'image de la station et peu fonctionnel. C'est pourquoi un projet d'aménagement global est prévu pour cette zone.



Le projet d'aménagement prévoit :

- Un Centre de Bien-être (soin du corps, hammam/sauna, espace relaxation, espace « aqualudique ») d'une capacité d'environ 300 personnes ;
- Une galerie commerçante,
- Un hôtel d'une cinquantaine de chambres ;
- Des appartements répartis en immeubles collectifs et en grands chalets ;
- Des stationnements publics et privés couverts et ouverts.

L'aménagement complet représenterait :

- 11 000 m² de surface de plancher pour les appartements de tourisme, auxquels il faut rajouter le centre de Bien-être (1 321 m² de surface de plancher), soit un total de 12 321 m² de surface de plancher ;
- Environ 450 places de stationnements publics (dont 180 à 220 places couvertes sous les immeubles) ;

- Environ 180 places de stationnements privés couverts, sous les immeubles ou chalets.

Trois voies de desserte sont prévues :

- Celle au sud-ouest reprend l'emprise de l'actuelle rue des flocons du soleil pour desservir la zone des chalets ; elle se terminera en impasse mais sera prolongée par un cheminement piéton rejoignant la galerie commerciale et, depuis celle-ci, le Centre de Bien-être ;
- Celle au nord-ouest est une voie de desserte des équipements techniques du Centre de Bien-être, notamment pour l'alimentation en combustibles de la chaufferie bois ;
- Celle au nord-est (donnant sur le Boulevard du Loup) est la principale voie de desserte de ce nouveau quartier permettant d'accéder aux parkings publics et privés, au Centre de Bien-être, à l'hôtel, à la galerie commerciale et aux résidences de tourisme ;
- Un cheminement piéton permettra enfin de rejoindre le Centre de Bien-être depuis le cœur de la station au travers de la galerie commerciale.

En plus des aménagements paysagers qui seront réalisés sur les espaces publics, une vaste zone boisée sera conservée et développée entre la zone de chalets individuels, et les autres espaces aménagés de l'entrée nord de *La Joue du Loup*. Celle-ci permettra de ménager une transition entre deux espaces urbains très différents : une zone de chalets qui s'inscrit dans continuité des espaces urbanisés situés plus à l'ouest de la zone à aménager, et une zone plus dense, accueillant plusieurs équipements touristiques et destiné à valoriser l'entrée de la station de *La Joue du Loup*.

VIII. La zone à urbaniser AUt du Vallon des Loups

Etat actuel du site

L'emprise du secteur soumis à l'OAP dite « *Vallon des Loups* » est située dans la station de La Joue du Loup. Il s'agit du secteur situé à l'Est de La Joue du Loup, en continuité avec le lotissement éponyme réalisé dans les années 2010 et composé de bâtiments de type chalet.

L'assiette de l'OAP *Vallon des Loups* intègre l'ensemble de la zone AUt du même nom, ainsi que les terrains contiguës classés en zone As. L'emprise foncière de l'OAP s'étend plus précisément sur les parcelles cadastrées section L n°339 (pour partie), n° 880, n°885, n° 887, n°891 et n°913 (pour partie) pour une surface totale de 1,5 ha.

Le foncier constructible de la zone à urbaniser - AUt Vallon des Loups représente une superficie d'environ 12 700m².

Principe d'aménagement de la zone

La zone AUt *Vallon des Loups* est destinée à accueillir des hébergements non marchands. Elle devra présenter une densité minimum de quinze logements par hectare aménagé.

Le plan de composition de l'opération devra rechercher, pour chaque parcelle à bâtir, une **bonne aptitude bioclimatique** et **limiter l'emprise du stationnement sur les espaces publics** (ou les espaces ouverts à la circulation publique).

L'aménagement de **la zone sera conçu comme l'extension du lotissement existant** et devra à ce titre assurer une cohérence architecturale et urbaine avec les aménagements et les constructions déjà réalisés.

Une voie interne de desserte principale sera créée afin de desservir les parcelles de la zone. Cette voie sera connectée, au Nord, à la voie interne au lotissement existant. Ces caractéristiques seront à minima similaires à celle existante en amont, à savoir une chaussée à double sens, complétée d'une surlargeur permettant le stationnement latéral « visiteurs » et/ou le stockage de neige en saison.

Une voie secondaire pourra se greffer sur la voie principale pour desservir localement les parcelles à bâtir. Cette voie sera conçue et traitée sous forme de zone de rencontre et ses dimensions devront permettre à minima le croisement de deux véhicules légers.

Le projet d'aménagement de **la zone intégrera un espace de retournement** (permettant aux engins de secours ou assurant une mission de service public de faire demi-tour en 3 manoeuvres maximum) aménagé en continuité de la voie principale : en son extrémité ou au cœur de l'opération.

En termes de réseaux, les constructions projetées au sein de la zone devront être raccordés au réseau collectif d'assainissement et d'adduction en eau potable.

La topographie du site devrait nécessiter la construction d'un poste de refoulement des eaux usées qui devra faire l'objet d'une intégration paysagère soignée. Ainsi, les divers équipements seront réalisés, dans la mesure du possible, en souterrain. Lorsqu'ils seront implantés en surface, une attention particulière sera réservée au choix des teintes de ces équipements, et lorsque cela sera nécessaire ils seront masqués par un traitement végétal adapté.

Une attention particulière devra être apportée lors de l'aménagement du secteur afin de **maintenir la zone humide identifiée dans le règlement graphique du PLU**. Ainsi, les eaux pluviales non polluées et éventuellement celles dépolluées (sous réserve des dispositions de

la Loi sur l'eau) de l'opération devront participer au maintien du fonctionnement hydrologique et écologique de la zone humide. A cet effet, une noue ou un bassin de rétention/infiltration sera mis en place afin de compenser les effets de l'urbanisation sur les débits rejetés vers la zone humide.

Afin d'éviter les dégradations ou les nuisances sur la zone humide, **l'aménagement de la zone devra conserver une « zone tampon »** (composée notamment d'une zone de traitement des eaux pluviales et d'un espace naturel), sur toute la frange Est/Sud-Est de l'assiette de l'OAP, à l'interface entre le futur espace bâti et la zone agricole contigüe.

L'extrémité Nord de l'assiette de l'OAP revêt un enjeu de préservation de la biodiversité (pelouses sèches abritant une importante population de Gentiane croisette, plante hôte d'un papillon protégé : l'Azuré de la croisette). Aussi l'emprise concernée devra être préservée de l'urbanisation (en cohérence avec son classement en zone As) mais également de tous aménagements pouvant altérer ou détruire ce milieu herbacé.

