



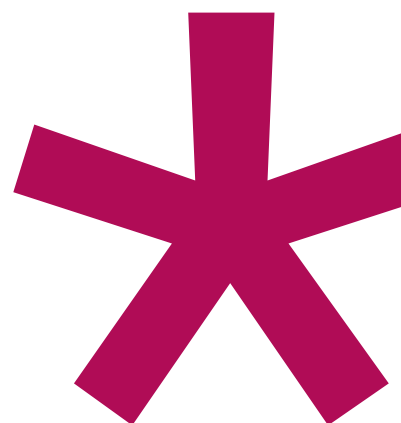
Commune de
Cardet (30)

PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.)

Prescription	Arrêt	Publication	Approbation
2 juillet 2015	10 avril 2018	19 septembre 2018	15 janvier 2019

approbation

3 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.)



I. PRÉAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent d'approfondir les orientations générales définies dans le P.A.D.D..

La loi Grenelle II du 12 juillet 2010, rend ce document obligatoire à compter du 13 janvier 2011 et son contenu est codifié par les articles L.151-6 et L.151-7 du code de l'urbanisme.

□ ARTICLE L.151-6

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

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.

□ ARTICLE L.151-7

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment:

1- Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune;

2- Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces;

3- Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants;

4- Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager;

5- Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics;

6- Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à l'article L. 151-35.

II. L'AMÉNAGEMENT

Le développement urbain de la commune s'organise dans l'enveloppe des zones urbaines existantes. L'objectif est de permettre leur raccordement par les voies douces et de réorganiser le village autour des équipements publics, existants et futurs, dans le respect des enjeux paysagers et patrimoniaux de la commune.

Seules les «dents creuses» et terrains densifiables de l'urbanisation déjà existante sont mobilisées, ce qui nécessite une réorganisation des tissus urbains, réalisés en général sans organisation globale.

Pour permettre une organisation urbaine cohérente, les zones urbaines devront respecter les attendus communaux en terme de voirie (automobile et liaisons douces), d'espaces publics et de stationnement.

Les futures opérations, seront desservies par des voiries internes permettant d'en assurer la sécurité mais aussi le raccordement au tissu viaire existant.

Ces nouvelles organisation viaires et piétonnes permettront de questionner ces secteurs et tendre vers une diversité d'habitat répondant aux attentes de tous, en offrant autre chose que le «pavillonnaire quatre faces» seule réponse d'habitat actuellement sur la commune.

Les circulations piétonnes seront réalisées dans le cadre des futures opérations.

L'aménagement respectera la topographie et s'appuiera sur les éléments de paysage quand ils existent (haies, fossés,...) pour organiser la desserte viaire et piétonne.

L'aménagement devra proposer une gestion des eaux pluviales (internes à la zone et liées à l'imperméabilisation de l'opération) sous forme d'infiltration sur place, dans le cadre des espaces publics qualitatifs.

Le traitement des eaux de pluies se fera sous forme d'infiltration dans le sol, le plus en amont possible : le principe des noues paysagères sera utilisé (pouvant être aussi le support aux liaisons piétonnes) et les lieux d'infiltration seront démultipliés pour éviter les bassins de rétention de grande profondeur (qui de ce fait doivent être clôturés). Les traitements des eaux de pluie doivent être pensés comme des espaces publics à part entière.

Tous les espaces verts doivent être accessibles et ouverts

au public, y compris les secteurs de rétention pluviale.

Le projet doit être pensé pour limiter les rejets des eaux de pluie dans les milieux alentours et tout rejet dans les fossés des routes départementales devra être précédé d'une consultation préalable du service gestionnaire de la voirie.

Ne pas favoriser les eaux stagnantes (favorables au développement des moustiques) : pente minimale de 0,5% des noues.

III. LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS

Ces actions permettent de diminuer l'usage de l'automobile et de réduire les consommations énergétiques.

La commune n'est pas compétente en transport public urbain. Elle n'est par ailleurs pas comprise dans un périmètre de transport public urbain.

Aucun Plan de Déplacements Urbains (PDU) n'existe sur son territoire.

Cependant, la commune a souhaité, à travers son PLU, traiter la question des déplacements et des modes de transport.

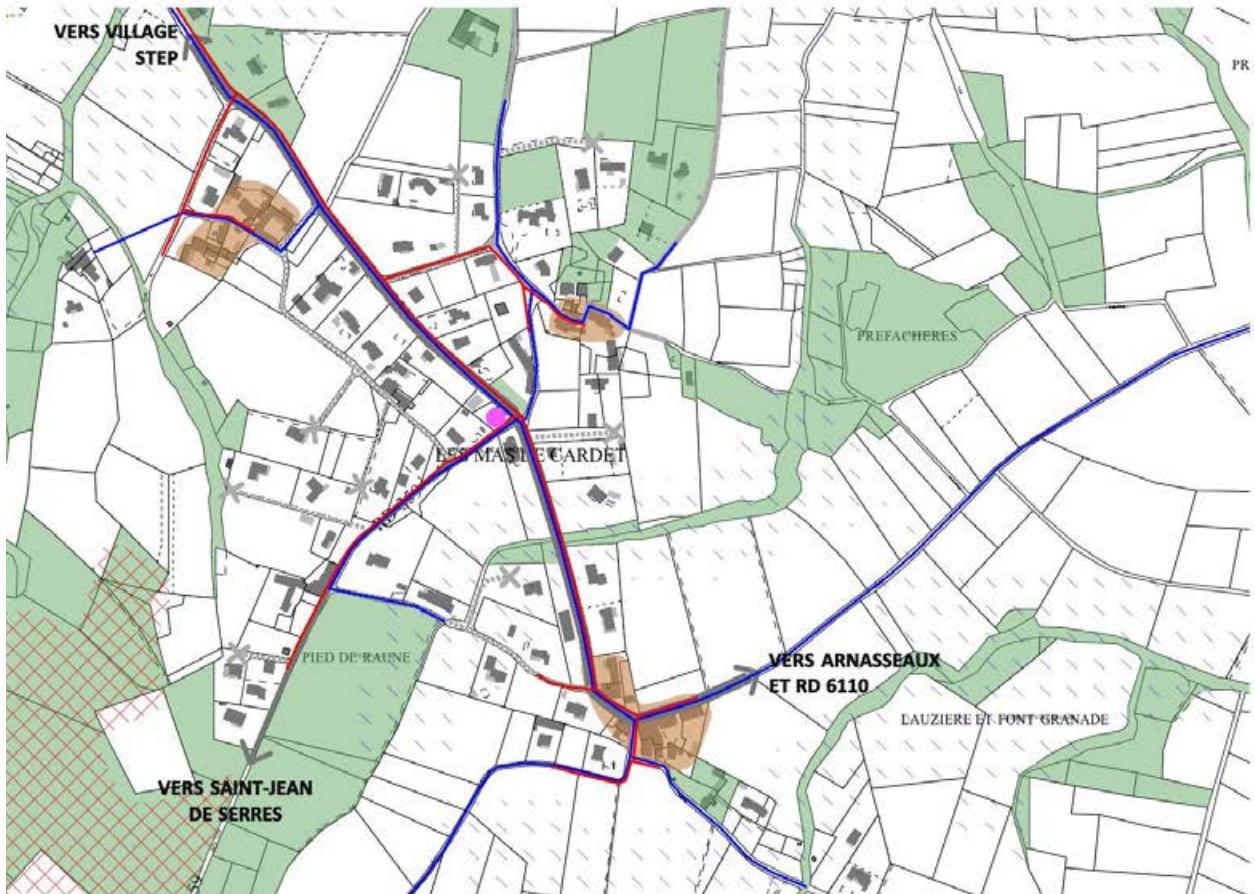
Elle s'est inspirée d'un PDU et a conservé les attendus pertinents à l'échelle de la commune :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
- 4° La diminution du trafic automobile ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement.

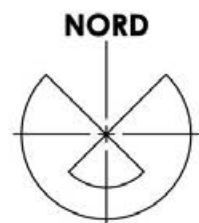
Les autres alinéas sont sans objet à cette (petite) échelle d'intervention.

L'action communale se centre sur le développement des liaisons douces (cycle et piéton) permettant une desserte de tous les pôles d'attraction et les différents quartiers, existants et futurs. Ces liaisons douces permettent aussi d'accéder de manière sécurisée aux arrêts de bus (notamment pour les scolaires), et de sortir du village vers les lieux de promenade.

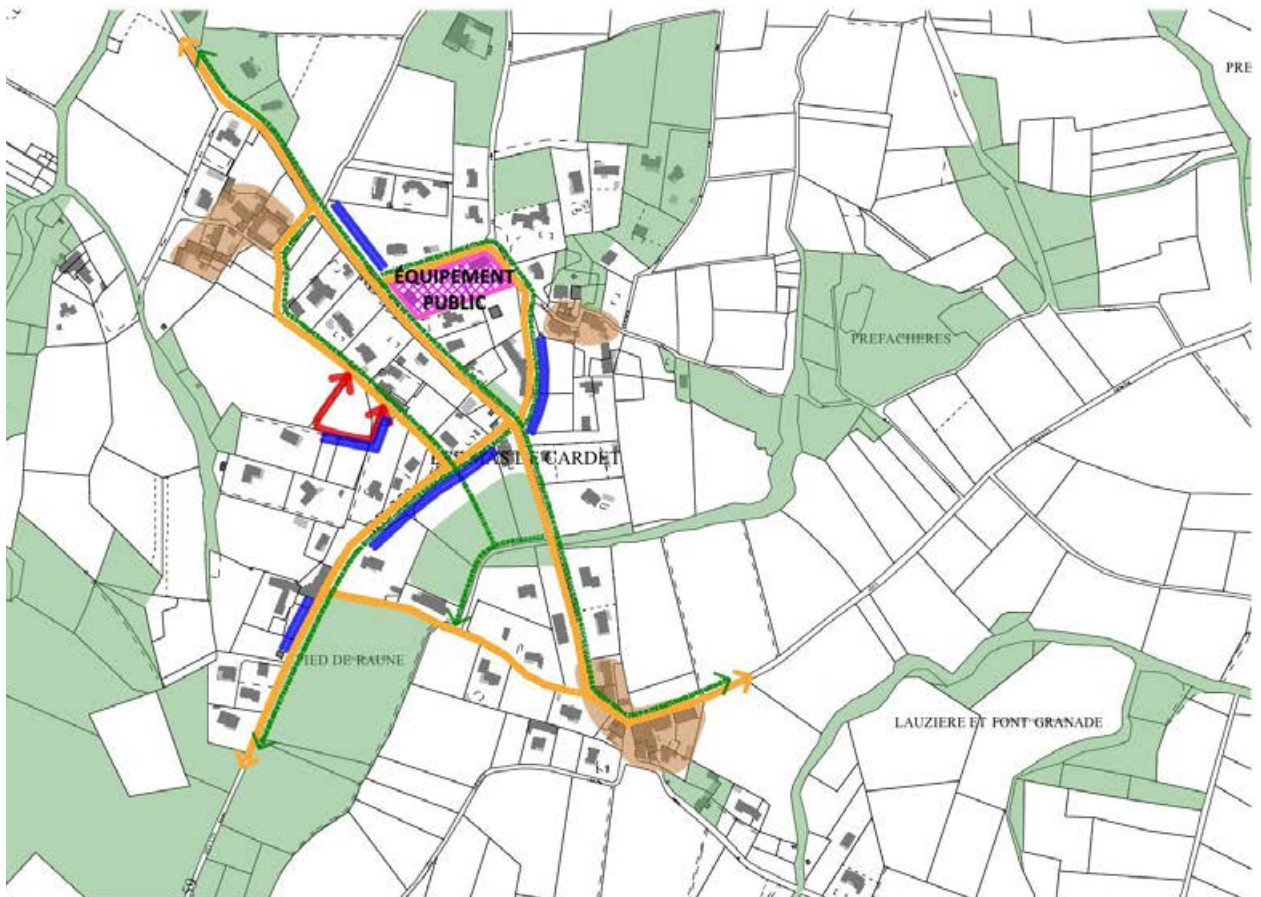
01. LES MAS - ÉTAT DES LIEUX



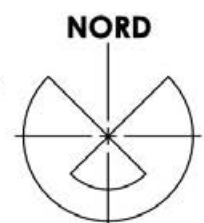
- | | | | |
|---|--------------------------------|---|----------------------------|
|  | EAU POTABLE |  | AXES PRINCIPAUX |
|  | ASSAINISSEMENT COLLECTIF |  | VOIRIES SOUS-DIMENSIONNÉES |
|  | RISQUE FEU (FORT ET TRÈS FORT) |  | IMPASSE |
|  | RISQUE INONDATION |  | HAMEAU ANCIEN |
|  | BOISEMENT | | |



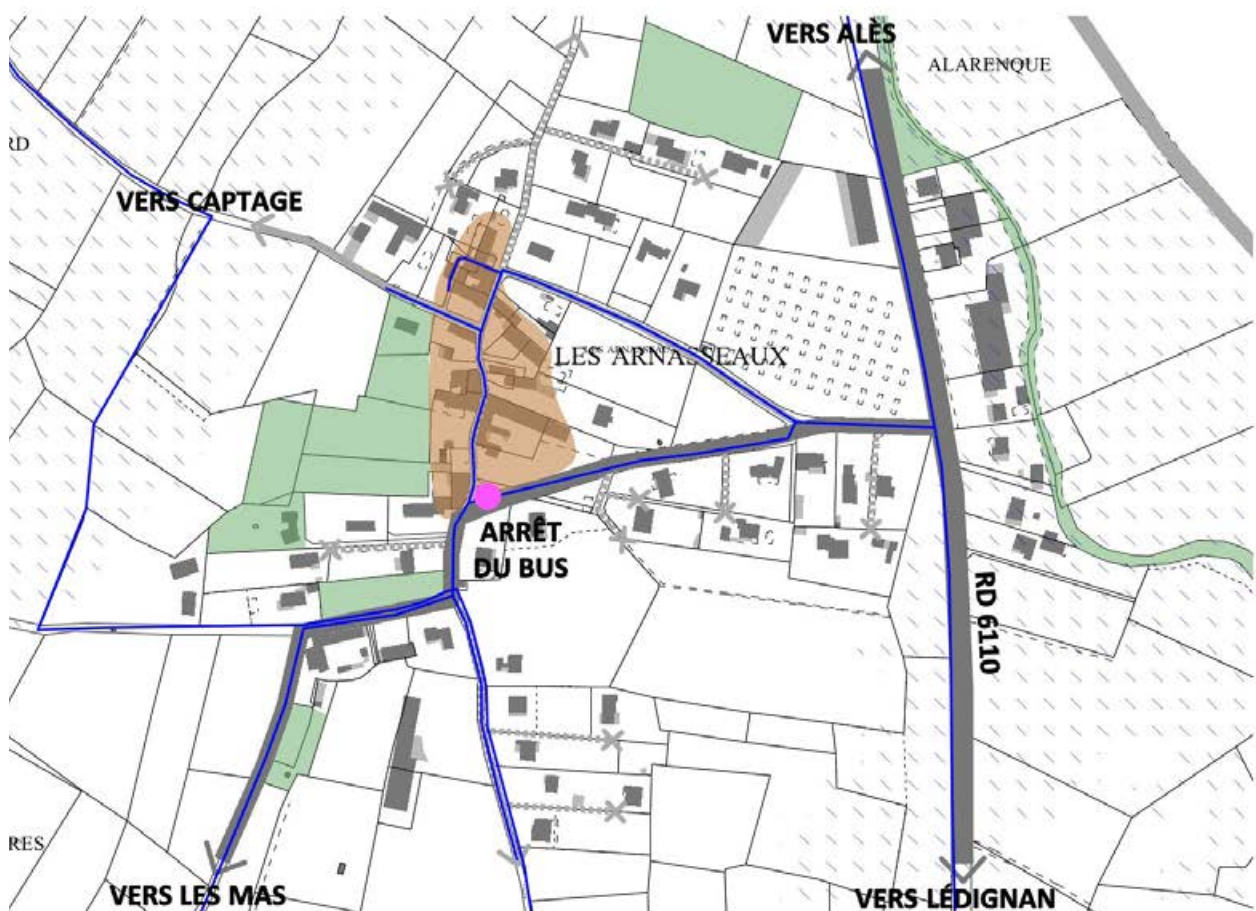
02. LES MAS - O.A.P.



- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|----------------------------------|
|  | VOIRIE EXISTANTE À REQUALIBRER |  | FONT BÂTI À RECOMPOSER |
|  | NOUVELLE VOIRIE À CRÉER |  | HAMEAU ANCIEN À METTRE EN VALEUR |
|  | NOUVELLE VOIRIE À CRÉER À LONG TERME |  | VÉGÉTALISATION DES VOIES |
|  | LIAISON PIÉTONNE ET CYCLABLE À CRÉER | | |



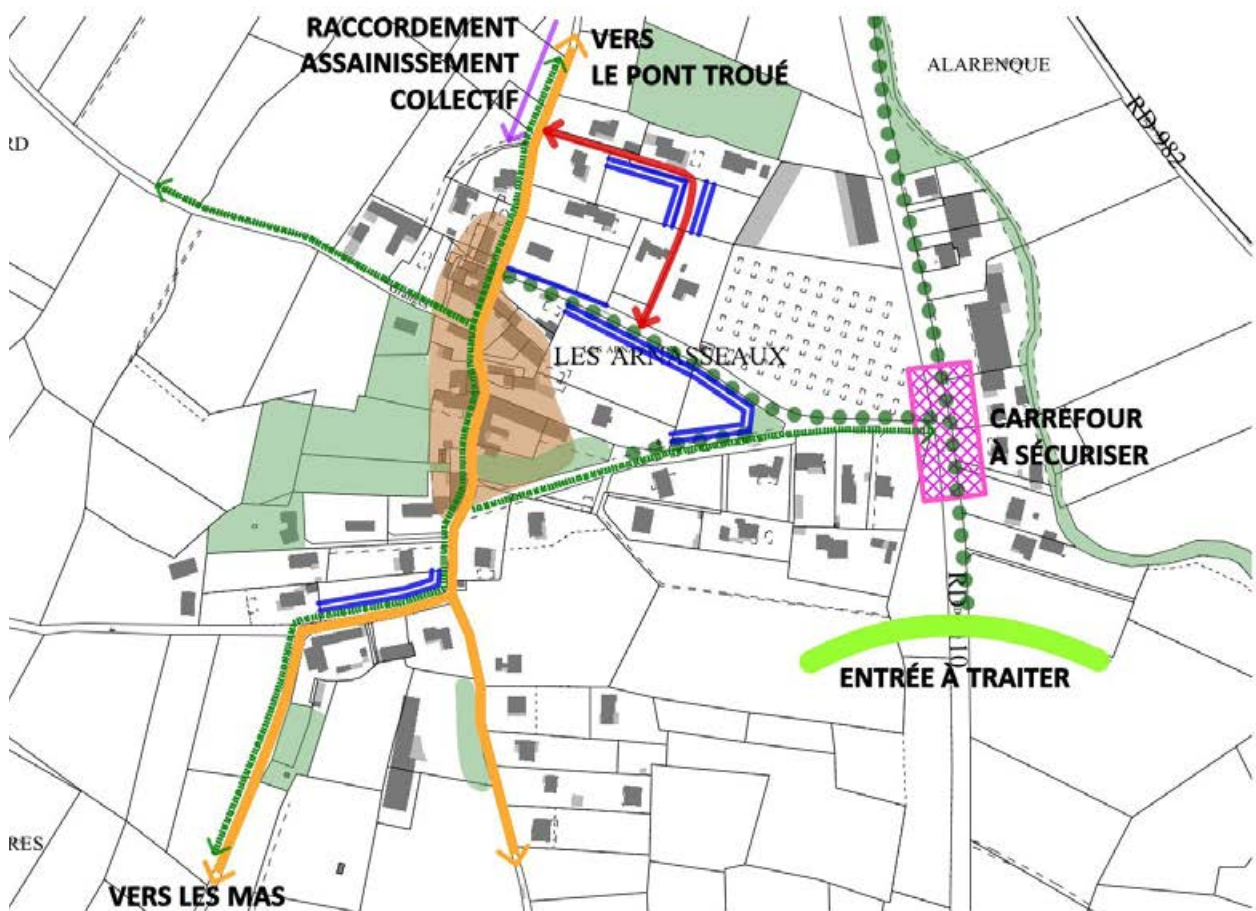
03. LES ARNASSEAUX - ÉTAT DES LIEUX



	EAU POTABLE		AXES PRINCIPAUX
	ASSAINISSEMENT COLLECTIF		VOIRIES SOUS-DIMENSIONNÉES
	RISQUE FEU (FORT ET TRÈS FORT)		IMPASSE
	RISQUE INONDATION		HAMEAU ANCIEN
	BOISEMENT		



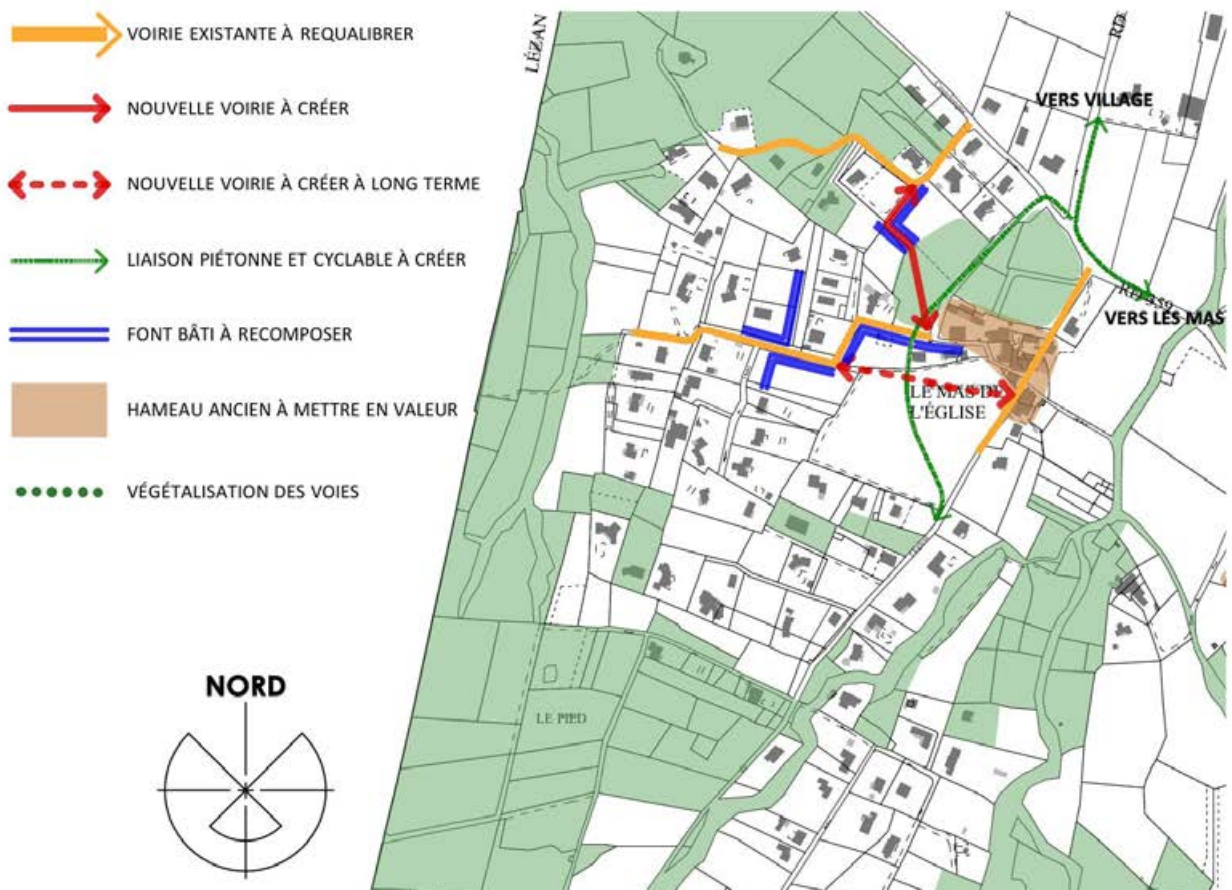
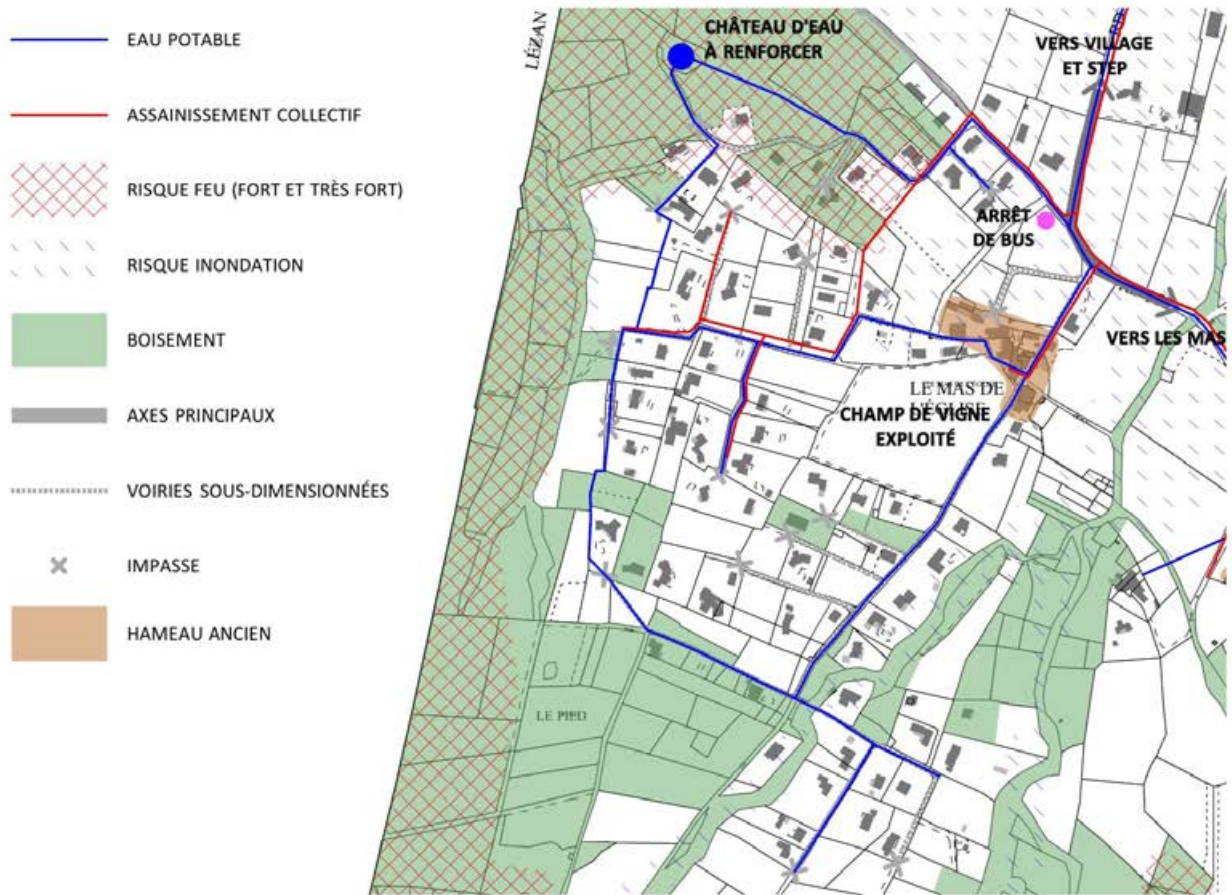
04. LES ARNASSEAUX - O.A.P.



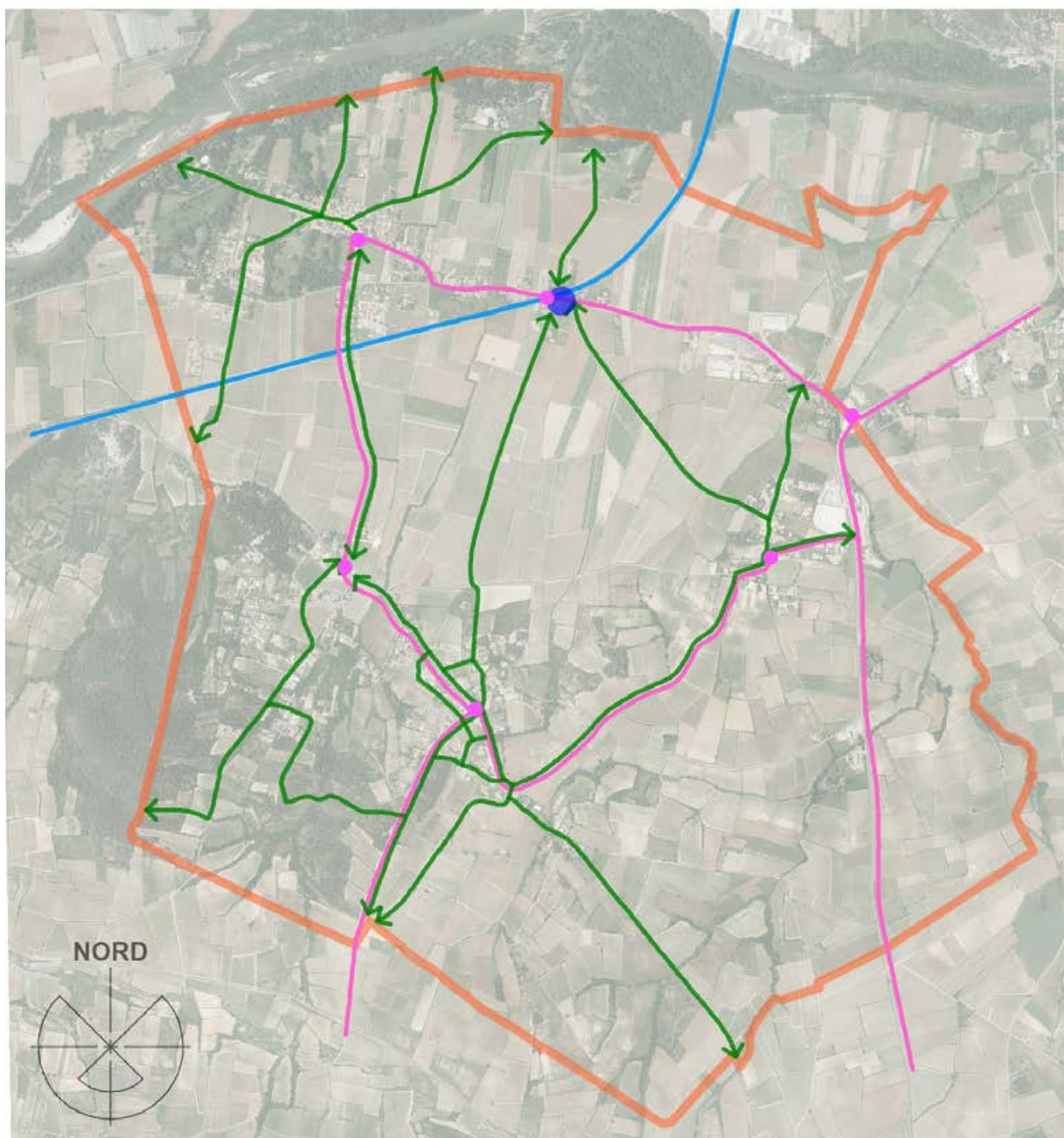
- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|----------------------------------|
|  | VOIRIE EXISTANTE À REQUALIBRER |  | FONT BÂTI À RECOMPOSER |
|  | NOUVELLE VOIRIE À CRÉER |  | HAMEAU ANCIEN À METTRE EN VALEUR |
|  | NOUVELLE VOIRIE À CRÉER À LONG TERME |  | VÉGÉTALISATION DES VOIES |
|  | LIAISON PIÉTONNE ET CYCLABLE À CRÉER | | |








05. LE MAS DE L'ÉGLISE - ÉTAT DES LIEUX ET O.A.P.



06. OAP GLOBALE DÉPLACEMENTS



-  LIGNE DE BUS
-  ARRÊT DE BUS
-  FUTURE VOIE VERTE
-  LIAISON PIÉTONNE À CRÉER OU CONFORTER
-  AIRE MULTIMODALE

