

Département de la Gironde

COMMUNE DE LANTON

Plan Local d'Urbanisme

**Pièce n°3 :
Orientations d'Aménagement et de
Programmation**

• Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du

• Le Maire,

Bureaux d'études : CREHAM
202 rue d'Ornano
33.000 Bordeaux
Tél 05.56.44.00.25
contact@creham.com

Atelier BKM
8 place Amédée Larrieu
33.000 Bordeaux
Tel 05.56.24.20.94
contact@atelierbkm.com

SOMMAIRE

	<i>pages</i>
A. Orientations générales d'aménagement et d'équipement des sites classés en zone AU à vocation d'habitat	2
B. Orientations pour l'intégration des modes de déplacements alternatifs	4
C. Orientations de programmation : les densités bâties	5
D. Orientations d'aménagement des zones à urbaniser	6
1. Secteurs de Pichot et de la Route de Blagon	7
2. Secteur de Taussat	11
3. Secteurs de Mouchon	13

A. Orientations générales d'aménagement et d'équipement des sites classés en zone AU à vocation d'habitat

1. Champ d'application

Les orientations suivantes s'appliquent principalement aux zones à urbaniser ouvertes à l'urbanisation du PLU, qui sont prévues à vocation principale d'habitat (zones 1AU) et éventuellement aux zones limitrophes non ouvertes du PLU.

2. Modalités d'aménagement et d'équipement des sites

Dans chaque site de zone 1AU, les opérations et constructions doivent s'inscrire dans une perspective d'urbanisation globale organisée, soucieuse de la meilleure utilisation des terrains et assurant la poursuite future du développement du secteur considéré.

Ces opérations doivent ainsi garantir les possibilités :

- de raccordement des opérations ultérieures dans l'unité de zone considérée en termes de voiries et de réseaux divers,
- de réalisation des principes d'accès, de liaisons et de paysagement définis aux orientations d'aménagement et de programmation sectorielles.

3. Objectifs d'intégration au contexte urbain, paysager et climatique

- **Les opérations d'ensemble et les constructions nouvelles réalisées dans les zones AU doivent s'intégrer au contexte urbain, rural et paysager existant.**

Dans leur conception et leur aspect architectural, elles doivent tenir compte des éléments marquants du site dans lequel elles s'insèrent, concernant notamment :

- la topographie naturelle lorsqu'elle présente un profil marqué,
- les structures végétales existantes sur le terrain ou en limite immédiate,
- les perspectives paysagères ou urbaines structurantes,
- les éléments de patrimoine protégés par le PLU ou par une autre réglementation,
- les façades de terrains libres ou bâties perçues depuis les voies principales extérieures (routes départementales).

- En outre, les opérations d'ensemble d'habitat doivent prendre en compte, dans leurs plans de composition, leurs plans masse, leurs choix de plantations et/ou leurs éventuels règlements particuliers, **les préoccupations en matière de performances énergétiques et de confort climatique.**

Les choix d'organisation et d'éventuelle réglementation particulière de l'opération doivent notamment faciliter la mise en œuvre des normes de performances énergétiques des bâtiments introduites par la RT2012.

De manière générale, les enjeux énergétiques et climatiques à prendre en compte sont notamment :

- la possibilité de valoriser les apports solaires, grâce à l'orientation générale du parcellaire créé et les expositions des façades principales des constructions, en réponse aux besoins de production d'énergie renouvelable, de conception bioclimatique et d'ensoleillement de l'intérieur des constructions,
 - la protection contre les rayonnements solaires les plus forts et les risques de surchauffe estivale, des espaces collectifs et de l'intérieur des constructions,
 - la prise en compte des vents dominants et de la nécessité éventuelle de protéger les espaces extérieurs d'agrément, privés ou collectifs, contre les axes de vents les plus forts et les plus froids,
 - la limitation des déperditions et des consommations énergétiques dans l'habitat en favorisant la mitoyenneté des constructions, que cette mitoyenneté soit prescrite, prévue ou au moins permise par l'opération.
- **Toutefois, la mise en œuvre des enjeux climatiques rappelés ci-dessus ne doit pas compromettre l'objectif de bonne intégration de l'urbanisation dans son contexte** (cf. paragraphe précédent), lequel demeure prioritaire.

B. Orientations pour l'intégration des modes de déplacements alternatifs

Les sites de développement résidentiel et d'équipement devront prendre les dispositions nécessaires pour faciliter, développer et **intégrer les modes de déplacements collectifs terrestres, les modes de déplacements doux** (piétons - cycles), ainsi que les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Pour assurer la **continuité des cheminements piétons et des pistes cyclables** dans les zones d'urbanisation, chaque opération devra se raccorder au maillage des cheminements piétons et cyclables existants ou prévus.

Ces cheminements et pistes devront être laissés en libre accès à tous les usagers.

Les projets d'infrastructures routières devront prendre en compte, dès leur conception, le confort et la sécurité des piétons, des cyclistes, et des personnes à mobilité réduite.

Les **voies nouvelles** doivent avoir une largeur minimale d'emprise de 10 mètres, incluant une chaussée de 5 mètres.

Les **dimensions minimales indicatives** à prendre en compte en cas de réalisation d'emprise piétonne, cycliste ou d'espace partagé sont de :

- 1,50 mètre pour les emprises piétonnes (trottoir, accotement stabilisé ...)
- 2,50 mètres pour les emprises cyclistes (piste ou bande cyclable bidirectionnelle),
- 3 mètres pour les espaces partagés piétons – cycles

C. Orientations de programmation : les densités bâties

1. Dans les zones U et 1AU désignées dans le tableau, les programmes de construction et/ou de découpages parcellaires des opérations d'ensemble (lotissements, groupes d'habitations, ZAC) doivent respecter des densités minimales de logements.

	Densité minimale à développer (nombre de logements par hectare ou équivalent)
Zone UAI	40 logements => soit un équivalent COS de 0,25(1) au minimum.
Zones 1AU de Pichot Zones 1AU route de Blagon	20 logements => soit un équivalent COS de 0,25 (2) au minimum.

(1) Calculé à partir d'une moyenne de 65 m² par logement.

(2) Calculé à partir d'une moyenne de 110 m² par logement.

2. Les densités prescrites sont exprimées en nombre de logements à l'hectare, conformément aux prescriptions du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT, et les modalités d'applications sont indiquées ci-dessous.

- La densité brute moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare, s'applique à l'ensemble des secteurs de projet, c'est-à-dire ZAC, PAE/PUP ou toute opération immobilière, d'aménagement ou de construction développant au moins 1 000 m² de surface de plancher destinée à l'habitat.
- La densité est définie par l'article L.331-35 du Code de l'urbanisme : il s'agit du rapport entre la surface de plancher d'une construction déterminée conformément à l'article L.112-1 du même code et la surface du terrain de l'unité foncière sur laquelle cette construction est ou doit être implantée.

Pour le calcul, n'est pas retenu dans l'unité foncière la partie de terrain rendue inconstructible du fait de contraintes physiques ou de prescriptions administratives. De plus, lorsqu'une construction nouvelle est édifiée sur un terrain qui comprend un bâtiment qui n'est pas destiné à être démoli, la densité est calculée en ajoutant la surface de plancher existante à celle de la construction nouvelle.

La densité maximale peut être calculée soit à partir du COS, soit à partir des éléments qui déterminent un gabarit et qui sont dans le document d'urbanisme (articles 6, 7, 9, 10).

- Afin de favoriser la mixité fonctionnelle, la densité à l'échelle d'une opération est calculée en équivalent « nombre de logements à l'hectare » en incluant les activités et équipements selon le calcul suivant : 60 m² de surface de plancher consacrés aux services, commerces ou équipement équivalent à 1 logement.

3. Les densités prescrites sont des moyennes attendues à l'échelle globale des opérations programmées et de chacun des sites.

Dans le cas d'opérations prévues en tranches, il sera pris en compte la densité moyenne d'objectif à l'échelle de l'ensemble des tranches, et non à l'échelle de chaque tranche d'opération.

D. Orientations d'aménagement des zones à urbaniser

L'aménagement des sites présentés ci-après est soumis au respect d'orientations d'aménagement particulières, décrites et illustrées dans les pages suivantes.

Ces orientations indiquent notamment :

- **Les objectifs d'aménagement**

- les objectifs de création de voies destinées à assurer la desserte interne des sites et le raccordement avec les voies existantes,
- les modalités générales d'accès depuis les voies existantes ou créées,
- les objectifs de créations et/ou de continuités de liaisons douces (piétons/cycles),
- les objectifs d'aménagement ou de réaménagement de voies publiques,
- les localisations générales d'espaces verts inconstructibles et de trames plantées à installer ou à préserver,

- **Les objectifs programmatiques**

Ces objectifs programmatiques ne sont pas systématiques. Sur les secteurs où ils existent, ils sont précisés sur les orientations d'aménagement du secteur concerné.

Les objectifs de densité concernent les zones 1AU à vocation principale d'habitat en précisant un nombre minimum de logements à réaliser au sein de la zone (soit une superficie maximale/logement hors Voirie et Réseaux Divers).

Sauf indication contraire, ces schémas et les éléments descriptifs qui les accompagnent ont valeur juridique : **les opérations de constructions ou d'aménagement autorisés dans ces secteurs devront être compatibles avec leurs orientations.**

En application de ce principe de compatibilité, les indications des schémas d'aménagement pourront faire l'objet d'ajustements dans le cadre des futures opérations, dès lors que ces ajustements ne remettent pas en cause les choix essentiels et le parti d'aménagement recherchés.

1. Secteurs de Pichot et de la Route de Blagon

Eléments de cadrage (indications)

L'aménagement du secteur de Pichot (8,9 ha et 1,9ha du Nord au Sud) et du secteur de la route de lagon (1,2 ha, 0,9 ha du Nord au Sud) va venir s'inscrire en limite Nord Est du tissu urbanisé de la commune

Ce secteur a connu une urbanisation récente par le biais d'implantation du centre Médico-social, ou de l'opération groupée (du Clos de la Bourdaine) en lisière forestière.

L'aménagement de ces secteurs est stratégique pour développer une offre en logements abordables, pour maintenir le caractère paysager qualitatif de ce quartier résidentiel, pour faciliter les liaisons interquartier et faciliter les continuités douces sur le secteur.

Schéma d'intentions d'aménagement

- **Point d'accès voirie**

Ces points de raccordement des voiries devront être aménagés de façon à assurer la sécurité d'accès des usagers, depuis la route du Pont des Chèvres notamment, et la RD3E10.

- **Voirie de desserte interne**

Ces voiries devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte).

Elles pourront être complétées par des voies non figurées sur le document sans créer toutefois de nouveaux « points d'accès voirie » par rapport à la voirie de distribution principale (cf point d'accès voirie).

- **Emprise de désenclavement**

Il s'agit de préserver les emprises nécessaires à la continuité des maillages pour le désenclavement futur des terrains en arrière-plan. Le dimensionnement devra permettre la réalisation de voirie de desserte courante.

Le raccordement des opérations en arrière-plan devra être librement autorisé, c'est-à-dire qu'il ne pourra pas y être fait d'obstacle de raccordement ou de cession.

Le traitement transitoire pourra être un espace enherbé ou engravé sans toutefois être comptabilisé au titre des espaces verts de l'opération.

- **Espaces verts de proximité**

Il s'agit d'aménager des espaces verts de proximité permettant à la fois de gérer :

- la transition avec les quartiers existants,
- la façade paysagère de la route du Pont des Chèvres,
- la lisière Ville Nature avec le plateau forestier,
- les espaces collectifs de proximité, pouvant être traité en espace vert et/ou placette.

- **Liaisons douces**

Il s'agit d'aménager des liaisons douces pour favoriser les déplacements de proximité des usagers piétons (et/ou vélos), et permettre une continuité d'espace de nature accessible au public et aux circulations douces.

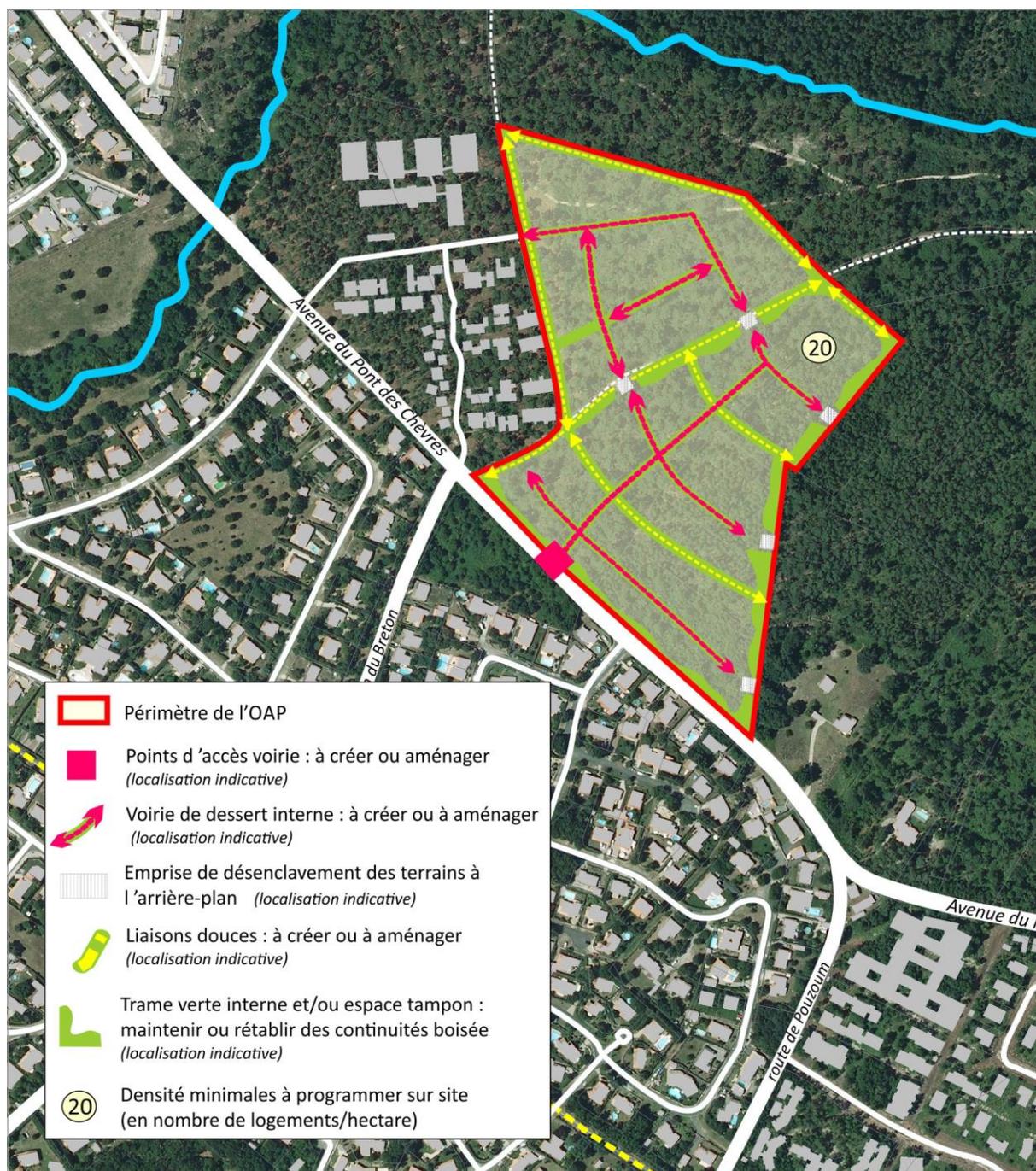
- **Forme urbaine et architecturale**

Il s'agit de porter une attention architecturale et paysagère bénéficiant du plus grand soin, notamment sur les façades et espaces libres situés en front de la lisière Ville nature afin de préserver un maximum d'espace libre, et le maintien de perméabilités piétonnes.

- **Gestion des eaux pluviales**

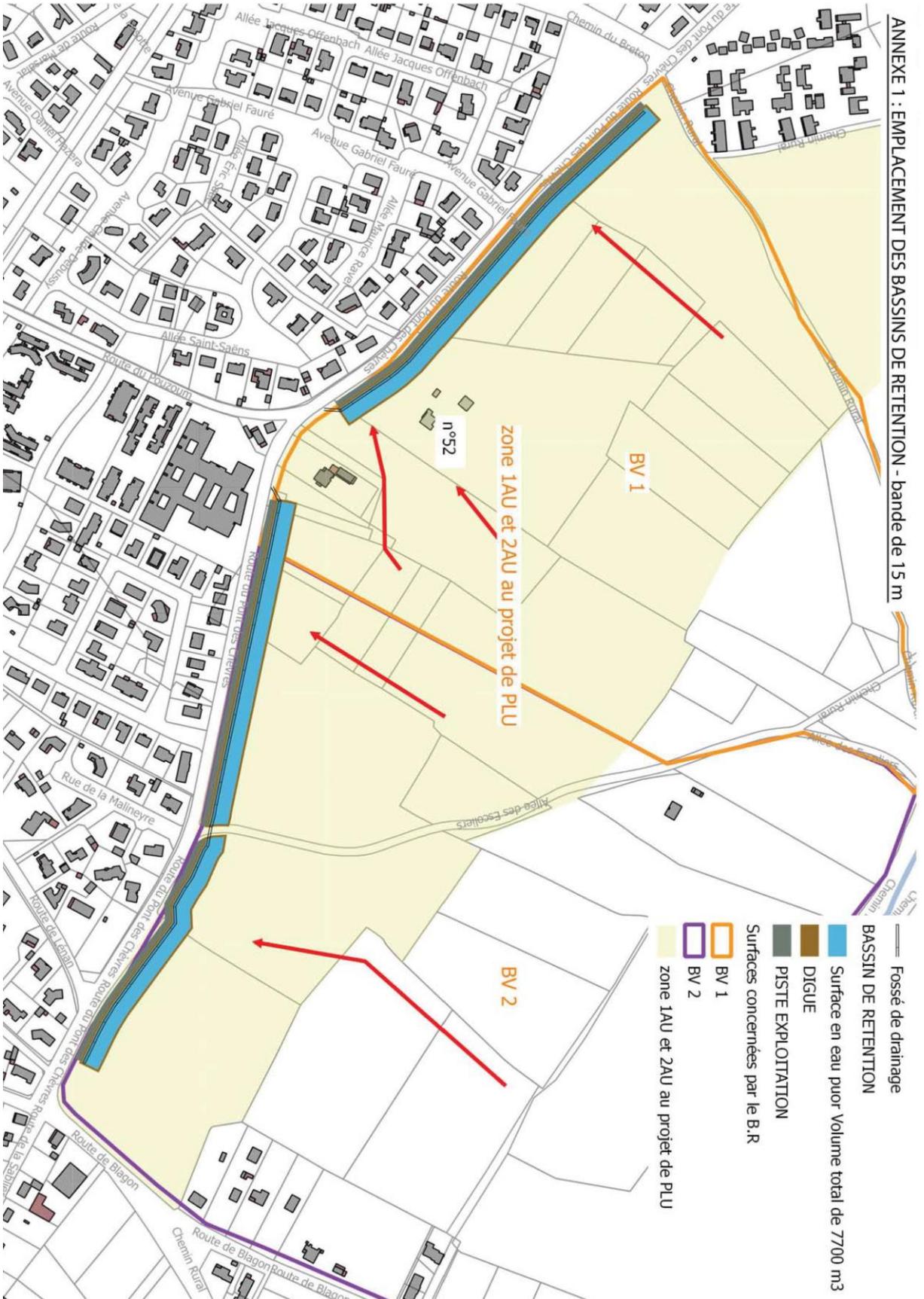
Il s'agit d'assurer une bonne gestion des eaux pluviales, et de suivre les prescriptions hydrauliques, du SIBA sur le secteur, avec la création de bassins de rétention adaptés aux besoins conformément au Plan « Annexe 1 – Emplacement des bassins de rétention – bande de 15 m ».

Secteur de Pichot



Secteur de la Route de Blagon





2. Secteur de Taussat

Eléments de cadrage (indications)

L'aménagement du secteur de Taussat (3,9 ha) va venir s'inscrire à l'interface entre la RD3 et des espaces naturels protégés au sein du quartier de Taussat.

Ce secteur bénéficie d'une situation stratégique, au sein du tissu urbain et à proximité des services et des équipements, et d'une qualité paysagère à préserver.

Schéma d'intentions d'aménagement

- **Point d'accès voirie**

Ces points de raccordement des voiries devront être aménagés de façon à assurer la sécurité d'accès des usagers, depuis la RD3.

- **Voirie de desserte interne**

Ces voiries devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte).

Elles pourront être complétées par des voies non figurées sur le document sans créer toutefois de nouveaux « points d'accès voirie » par rapport à la voirie de distribution principale (cf point d'accès voirie).

- **Emprise de désenclavement**

Il s'agit de préserver les emprises nécessaires à la continuité des maillages pour le désenclavement futur des terrains en arrière-plan. Le dimensionnement devra permettre la réalisation de voirie de desserte courante.

Le raccordement des opérations en arrière-plan devra être librement autorisé, c'est-à-dire qu'il ne pourra pas y être fait d'obstacle de raccordement ou de cession.

Le traitement transitoire pourra être un espace enherbé ou engravé sans toutefois être comptabilisé au titre des espaces verts de l'opération.

- **Espaces verts de proximité**

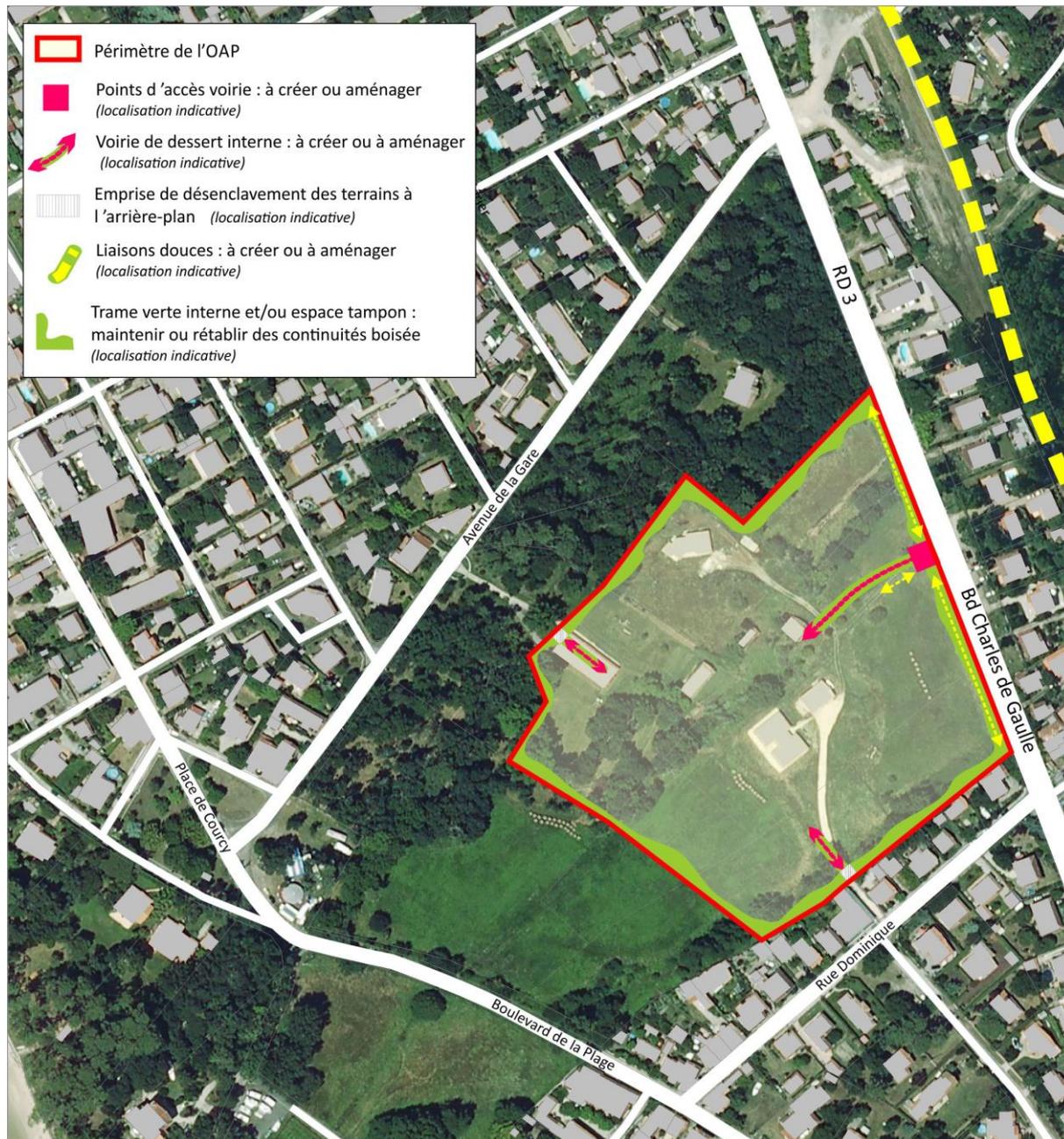
Il s'agit d'aménager des espaces verts de proximité permettant à la fois de gérer :

- la transition avec les quartiers existants,
- la façade paysagère de la RD3 : bd Charles de Gaulle,
- la lisière Ville Nature avec le plateau forestier,
- les espaces collectifs de proximité, pouvant être traité en espace vert et/ou placette.

- **Liaisons douces**

Il s'agit d'aménager des liaisons douces pour favoriser les déplacements de proximité des usagers piétons (et/ou vélos), et permettre une continuité d'espace de nature accessible au public et aux circulations douces.

Secteur de Tausat



3. Secteurs de Mouchon

Eléments de cadrage (indications)

L'aménagement du secteur de Mouchon (32,9 ha) va venir s'inscrire en entrée de ville de Lanton depuis la RD3E9.

L'aménagement de ce dernier secteur est stratégique pour conforter la vocation sportive et de loisirs du site et pour maintenir le caractère paysager qualitatif de cette entrée de ville.

Schéma d'intentions d'aménagement

- **Vocation du site**

Le secteur de Mouchon est destiné principalement à l'accueil d'activités sportives, de loisirs, récréatives, ludiques, ainsi qu'à l'hébergement hôtelier et de plein air, restauration, commerces, parc à thème etc....

Le site peut également accueillir des équipements, activités et aménagements divers, sous réserve de compatibilité avec la vocation de la zone.

- **Point d'accès voirie**

Ces points de raccordement des voiries devront être aménagés de façon à assurer la sécurité d'accès des usagers, depuis la RD3E9.

- **Voirie de desserte interne**

Ces voiries devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte).

Elles pourront être complétées par des voies non figurées sur le document sans créer toutefois de nouveaux « points d'accès voirie » par rapport à la voirie de distribution principale (cf point d'accès voirie).

- **Emprise de désenclavement**

Il s'agit de préserver les emprises nécessaires à la continuité des maillages pour le désenclavement futur des terrains en arrière-plan. Le dimensionnement devra permettre la réalisation de voirie de desserte courante.

Le raccordement des opérations en arrière-plan devra être librement autorisé, c'est-à-dire qu'il ne pourra pas y être fait d'obstacle de raccordement ou de cession.

Le traitement transitoire pourra être un espace enherbé ou engravé sans toutefois être comptabilisé au titre des espaces verts de l'opération.

- **Espaces verts de proximité**

Il s'agit d'aménager des espaces verts de proximité permettant à la fois de gérer :

- la transition avec les quartiers existants,
- la façade paysagère le long de la RD3E9,
- la lisière Ville Nature avec le plateau forestier,
- les espaces collectifs de proximité, pouvant être traité en espace vert et/ou placette.

- **Zones humides**

Il s'agit de localiser et de préserver la lagune afin de ne pas porter atteinte à son intégrité et à son fonctionnement écologique.

- **Liaisons douces**

Il s'agit d'aménager des liaisons douces pour favoriser les déplacements de proximité des usagers piétons (et/ou vélos), et permettre une continuité d'espace de nature accessible au public et aux circulations douces.

- **Forme urbaine et architecturale**

Il s'agit de porter une attention architecturale et paysagère bénéficiant du plus grand soin, notamment sur les façades et espaces libres situés en front de la lisière Ville nature afin de préserver un maximum d'espace libre, et le maintien de perméabilités piétonnes.

Secteur de Mouchon

