

DÉPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

Plan Local d'Urbanisme

Commune de **SAINT JULIEN en BEAUCHÊNE**



- 1 *Rapport de présentation*
- 2 *PADD*
- 3 ***Orientations d'aménagement***
- 4 *Règlement*
- 5 *Documents graphiques*
- 6 *Annexes*



POS initial Approuvé le : 13 Février 1988 Modifié le : 6 Février 1993 Révision simplifiée le : 3 Déc. 2007
REVISION
Arrêté par délibération du conseil municipal du : 6 Janvier 2011
Le Maire
Approuvé par délibération du conseil municipal du : 9 Novembre 2011
Le Maire



François ESTRANGIN

Urbanistes

Micropolis – Bâtiment La Bérardie – 05000 GAP

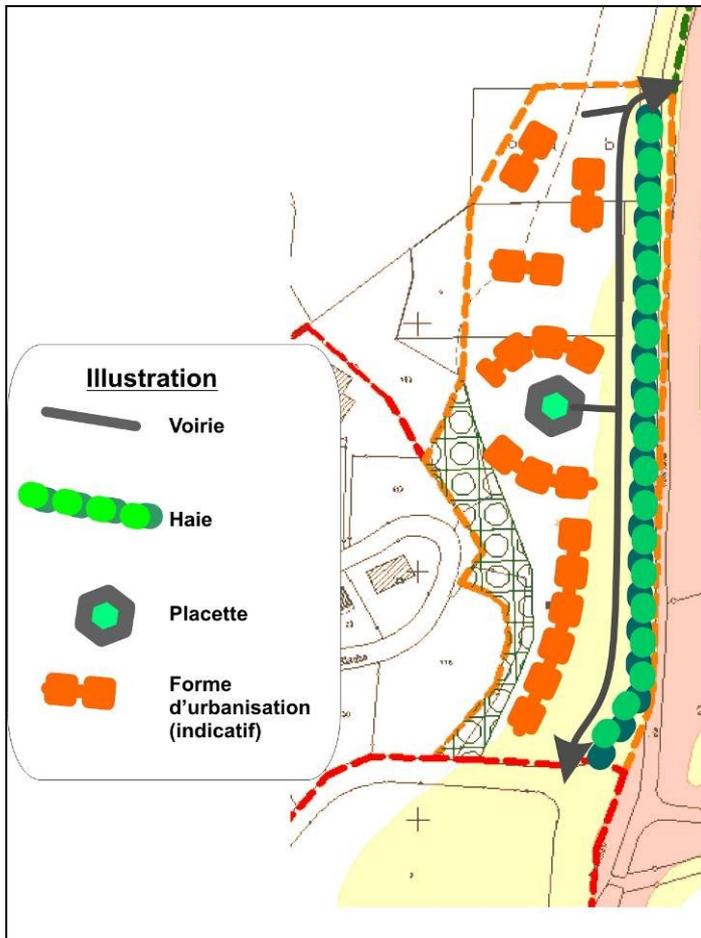
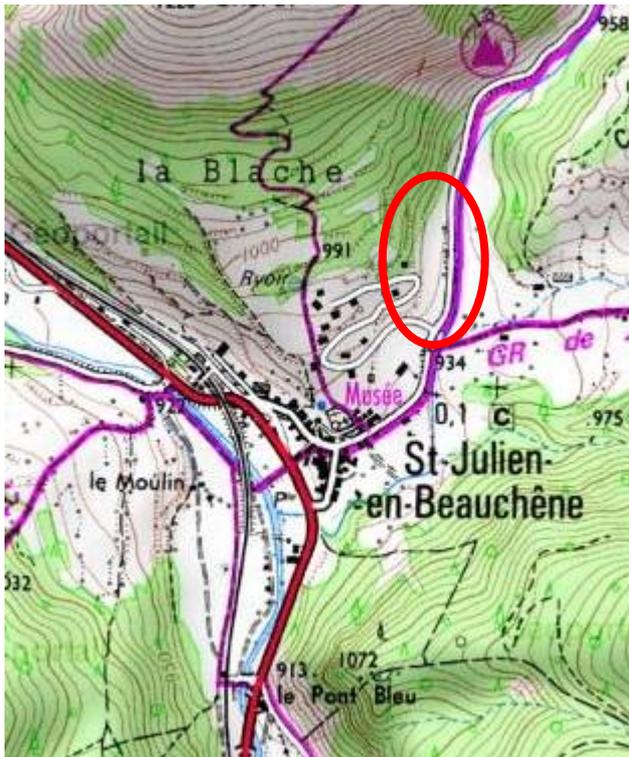
EURECAT
Karine CAZETTES



ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

SOMMAIRE

<u>LA ZONE AUBA1 DE BOURIANE</u>	<u>2</u>
<u>LA ZONE AUBA2 "DESSUS LE VILLAGE"</u>	<u>4</u>
<u>LA ZONE UC DE LA GARE.....</u>	<u>6</u>
<u>ZONAGE.....</u>	<u>6</u>
<u>SÉCURITÉ ET NUISANCES.....</u>	<u>6</u>
<u>PAYSAGE, ARCHITECTURE ET URBANISME</u>	<u>7</u>



La zone AUba1 de Bouriane

Problématique

Le secteur concerné est situé en sortie Nord-Est du village et représente environ 2 hectares le long de la route de Durbon et du torrent de Bouriane. Côté Ouest, il est bordé par un coteau boisé avec de beaux arbres et dominé par le "lotissement des chasseurs". Il est en légère pente vers le Sud-Est. A noter également une haie assez continue entourant la route de Durbon.

Il est à usage agricole (prairies) mais classé en zone constructible depuis 2007. Il est desservi par les réseaux (eau potable, assainissement, électricité) à proximité immédiate côté Sud.

L'aménagement doit tenir compte :

- du caractère étroit (avec un renflement central) de la partie utilisable de la zone,
- de la présence d'un aléa présumé d'inondation du Bouriane (qui dispose en face d'un vaste secteur d'expansion de crues si nécessaire),
- de la proximité du village, très accessible, sans rupture de pente.

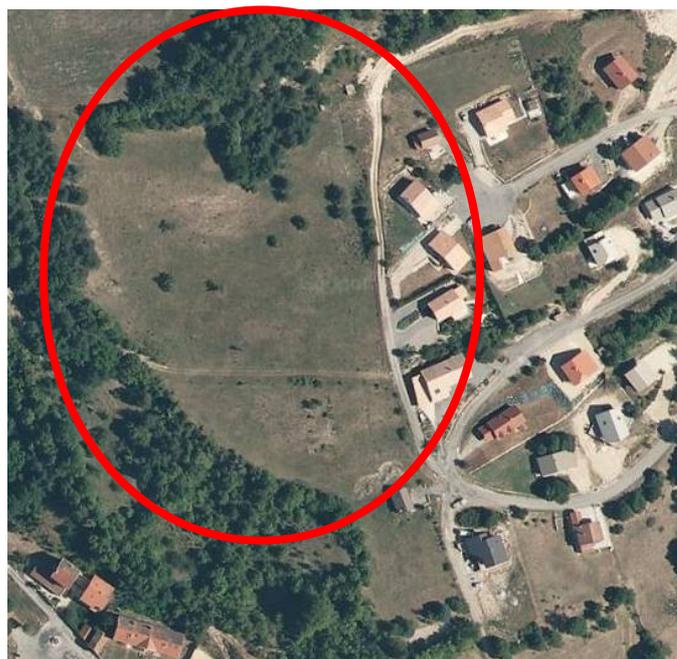
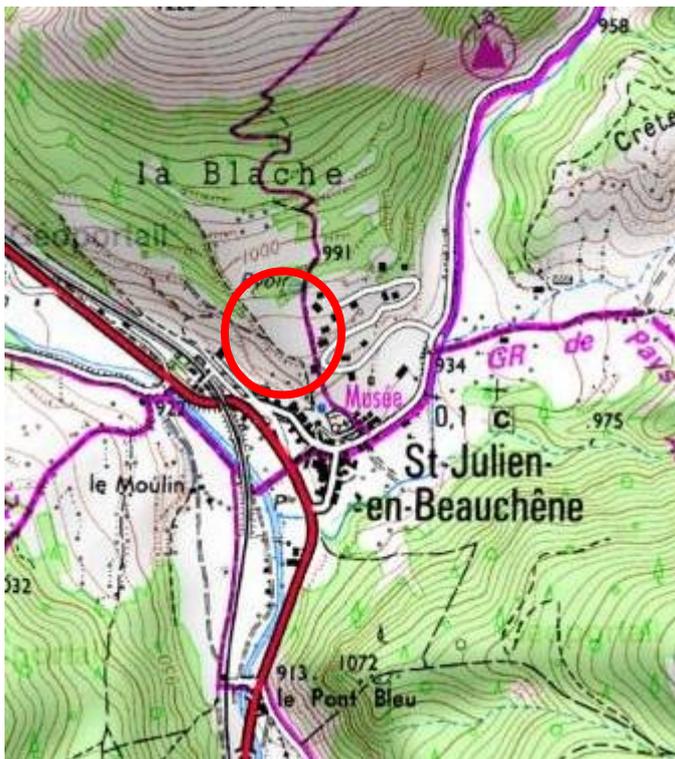
Orientations retenues

(Cf. illustration en face)

Elles portent sur quatre points :

- la desserte sera structurée par une voie "Nord-Sud", de préférence hors route de Durbon
- la partie centrale la plus large sera desservie par une placette branchée sur la desserte principale et offrant un espace partagé, ouvert, en plus des espaces dédiés à la voiture.
- l'organisation des constructions sera assez dense en partie Sud (pour éviter de construire dans le secteur le plus bas du terrain), puis répartie autour de la placette centrale et enfin avec une organisation plus libre en partie Nord
- la haie Est sera intégré dans la composition urbaine.

L'urbanisation se fera sous forme d'opération d'ensemble d'au moins 5000 m² d'un seul tenant, sans enclave et sans délaissé inférieur à cette surface, avec un minimum de 1 logement pour 1000 m² de terrain (hors espaces boisés classés).



Illustration

-  Voirie
-  Boisement
-  Placette
-  Forme d'urbanisation (indicatif)



La zone AUba2 "Dessus le Village"

Problématique

Le secteur concerné est situé sur une croupe juste au dessus du village et représente environ 1,5 hectares. Il est bordé à l'Est par le "lotissement des chasseurs" qu'il prolonge après passage d'un chemin d'exploitation, au Sud par le village, à l'Ouest par une pente boisée assez marquée et au Nord par un ressaut boisé. Il est globalement en pente modérée plein Sud. A noter également quelques arbres isolés. Il est à usage agricole (prairies) mais de faible valeur. Il est desservi par les réseaux soit directement (eau potable) soit à proximité (assainissement, électricité).

L'aménagement doit tenir compte :

- du caractère assez visible du site depuis le Sud,
- de variations de pentes sensibles en partie haute,

Orientations retenues

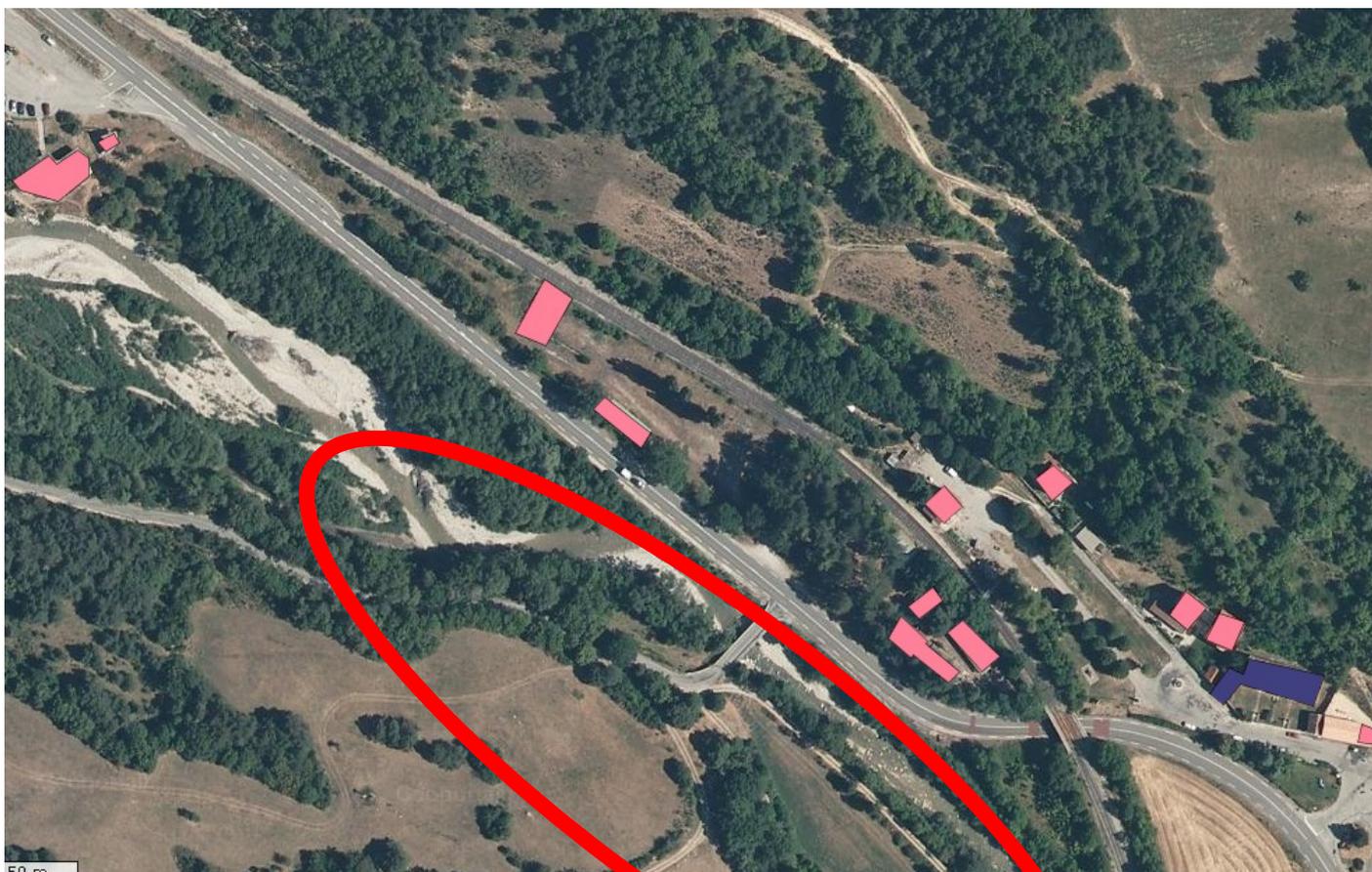
(Cf. illustration en face)

Elles portent sur quatre points :

- la desserte sera structurée par une voie traversante branchée sur les voiries existantes, pour éviter de créer un quartier trop fermé. Elle doit aussi permettre la desserte ultérieure du camping.
- la partie centrale sera organisée pour permettre la desserte sécurisée des constructions de mi-pente tout en offrant un espace partagé, ouvert, en plus des espaces dédiés à la voiture.
- l'organisation des constructions sera assez dense pour présenter une continuité visuelle avec le village. Les volumes, les teintes et les implantations seront en harmonie avec la vision globale du vieux village. En particulier les implantations seront réalisées perpendiculairement ou parallèlement à la pente.
- les boisements périphériques seront préservés et les plantations existantes seront maintenues ou à défaut remplacées.

L'urbanisation se fera sous forme d'opération d'ensemble d'au moins 6500 m² d'un seul tenant, sans enclave et sans délaissé inférieur à cette surface, avec un minimum de 1 logement pour 1000 m² de terrain.

La commune a prévu de maîtriser directement les opérations d'aménagement.

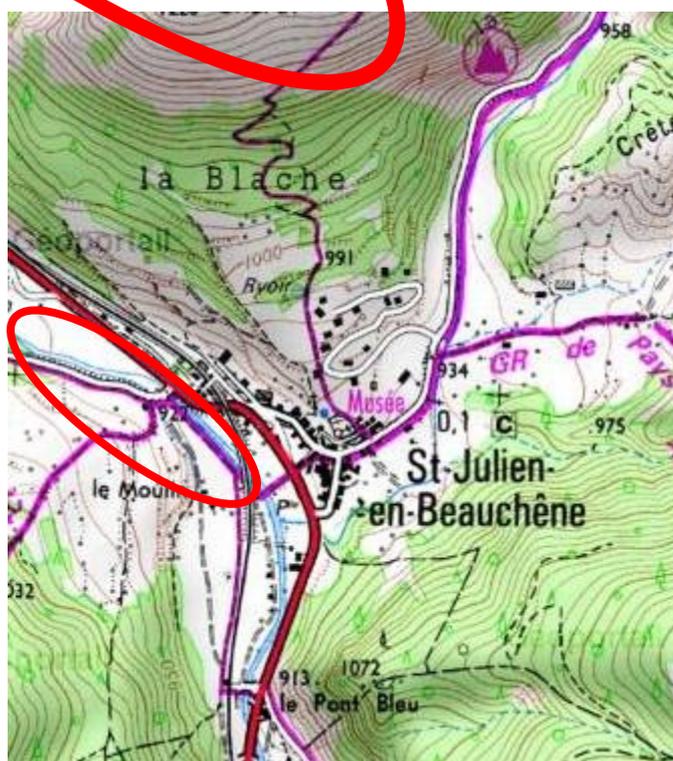


50 m

Zone Uc de la Gare (Géoportail – 2009)



Les anciennes constructions (cadastre.gouv.fr 7-11-2011)



La zone Uc de la Gare

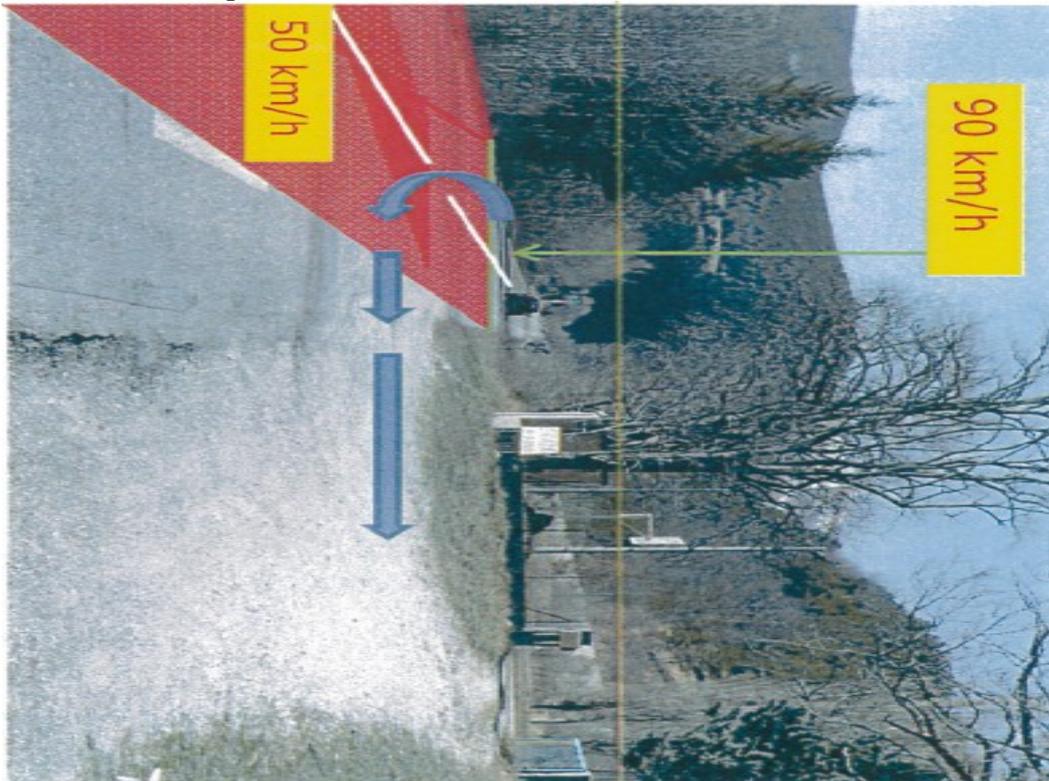
Bien que cette zone soit située dans l'urbanisation (elle comportait 7 constructions -dont 5 notables- jusqu'à un passé très proche et elle est située continuité du village), la présente étude permet de lever les restrictions de constructibilité aux abords des voies à grande circulation, conformément à l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme.

Zonage

Le secteur étant entièrement sous maîtrise foncière publique, il peut être classé directement en zone constructible, la commune intégrant le coût des aménagements dans le prix de vente des terrains. Le secteur sera classé en zone UC. Il représente environ 1,25 ha.

Sécurité et nuisances

L'accès à la zone fera à partir de la RD 1075, à l'emplacement actuel, situé en zone urbaine à vitesse limitée. Aucun autre accès n'est prévu mais une sortie pourrait être envisagée à la pointe Nord de la zone, à hauteur du virage de la RD 1075, donnant une bonne visibilité bi-latérale.



(Extrait de l'étude HAD sur la reconversion du site)

Côté Sud, le double virage et le pont de la voie ferrée de faible gabarit constituent un ralentisseur efficace. Côté Nord, le panneau d'agglomération sera un peu déplacé, pour mieux sécuriser le carrefour. Par ailleurs, un marquage au sol permettra de matérialiser un tourne à gauche en venant du Nord.

En matière de nuisance, il faut noter que les activités autorisées doivent être compatibles avec la proximité des zones habitées. A noter que le site est déjà exposé au bruit des circulations (RD, avec freinages et accélérations) et passages de trains.

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 :

- rendre le plus discret possible les aménagements et constructions par le gabarit des bâtiments (9m de hauteur maximum – inférieure aux constructions du village) et les couleurs de façade et de toiture
- organiser les constructions parallèlement ou perpendiculairement à la RD 1075
- végétaliser les limites de la zone
- dissimuler les dépôts et le stationnement des véhicules (hors voitures particulières) qui doivent être situé du côté des constructions opposé à la RD 1075.

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 existants (hors emprise des constructions) seront conservés ou remplacés.

