



# Commune de ROCHEJEAN

## Plan Local d'Urbanisme

### Historique du PLU :

- Révision générale du POS valant élaboration du PLU lancée par délibération du Conseil Municipal en date du 12/11/2013
- Révision générale du POS valant élaboration du PLU approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 14/06/2018

## Révision du POS

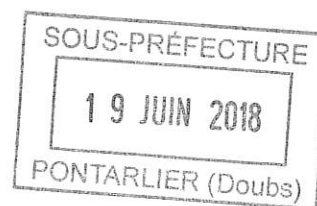
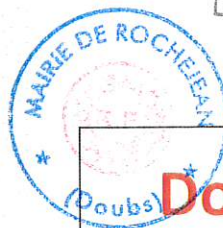
*OAP*

*Pièce 5*

Le Maire,  
Ionel CHEVASSU

**VISA**

**DATE : 14 JUIN 2018**



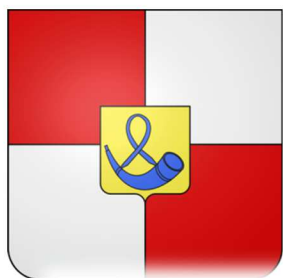
**Dossier d'approbation**



Bureau d'Aménagement Foncier et d'Urbanisme  
10 Rond-Point de la Nation - 21000 DIJON - Tél 03 80 73 40 50 - Fax 03 80 73 31 72 - Courriel : [contact@bafu.com](mailto:contact@bafu.com)



Votre acteur territorial



# PLAN LOCAL D'URBANISME

## Rochejean



### ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Droit, Développement et ORGANISATION des Territoires

10, rond point de la Nation - 21 000 DIJON - Tél. : 03 80 73 05 90

Courriel : [dorgat@dorgat.fr](mailto:dorgat@dorgat.fr)

Orientations d'Aménagement et de Programmation

*Révision générale*

*Prescrite par délibération du  
12 novembre 2013*

*Document approuvé le  
14/06/2018*

## INTRODUCTION

La loi urbanisme et habitat de 2003 a modifié la structure du Projet d'Aménagement et de Développement Durable définie par la loi SRU de 2000, en distinguant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune, des orientations d'aménagement particulières à certains secteurs.

La loi n°2010-874 du 27 juillet 2010 dite loi Grenelle II, a renforcé les orientations d'aménagement en les transformant en « OAP » : **orientations d'aménagement et de programmation** et les a rendues obligatoires.

Ainsi, selon l'article L. 151-6 du code de l'urbanisme :

*« 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. »*

Ainsi, selon l'article L. 151-7 du code de l'urbanisme :

*« 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 aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »*

Les orientations d'aménagement particulières à certains secteurs font l'objet du présent document pour lequel sera appliquée une notion de compatibilité. Les travaux ou opérations doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation (art. L. 152-1).

Le projet communal prévoyant une extension de l'urbanisation, le présent document comprend, conformément à l'article R.151-20, les conditions d'aménagement et d'équipement des zones à urbaniser.

## DISPOSITIONS COMMUNES

### La qualité de l'espace collectif

L'espace "collectif" s'entend de l'emprise utilisée par les habitants et leurs visiteurs qui n'est pas comprise dans les lots privatifs affectés à la construction. Cet espace correspond souvent aux emprises destinées à être incorporées dans le domaine public.

La commune souhaite d'ailleurs que l'espace collectif soit effectivement intégré dans son domaine public dès sa réalisation afin d'en assurer à terme l'entretien et que tous les habitants en disposent. Pour ce faire, il convient que ces espaces collectifs soient réalisés dans les règles de l'art en fonction de leur destination future en prenant soin de tenir compte d'une part de la qualité de l'investissement initial mais également des obligations d'entretien qu'il engendrera. Le but est de limiter les travaux d'entretien ultérieurs dans des normes raisonnables et à l'échelle du budget communal.

En cohérence avec les dispositions du règlement intercommunal de la Communauté de Communes des Lacs et Montagnes du Haut Doubs, les voies de circulation (ainsi que les aires de retournement) devront respecter les caractéristiques techniques pour pouvoir recevoir un trafic urbain comprenant véhicules légers, cycles, piétons et véhicules d'enlèvement des ordures ménagères. Le traitement des entrées des secteurs de développement sur les voies de desserte existantes devra être qualitatif et garantir la sécurité des usagers de la voie.

La trame de circulation automobile devra être adaptée au trafic sans exagérer la largeur des voies de façon à réduire naturellement la vitesse de circulation. La commune est attachée à ce que les matériaux et composants de l'aménagement soient de bonne tenue dans le temps et nécessitent le minimum d'entretien. Les voies seront ponctuées par des espaces de stationnement en nombre suffisant et répartis d'une façon équilibrée. C'est dans l'espace collectif, et donc hors emprise des lots, que doivent être prévues des places de stationnement pour les visiteurs tant pour les voies publiques que privées.

Les projets devront tenir compte des piétons et comporter des trottoirs et/ou des cheminements dans des conditions de sécurité et de confort.

Les caractéristiques techniques de la voirie devront également permettre d'assurer une identification aisée des espaces privatifs par rapport aux espaces collectifs.

Des accès figurent dans les croquis ci-après, ils doivent être respectés dans leur principe. Lorsqu'ils se situent dans la continuité de voies existantes leur emplacement doit être respecté. Dans les autres cas, leur emplacement doit être adapté au projet tout en gardant l'esprit du schéma de circulation.

## **La sécurité**

Afin de veiller à une meilleure sécurité dans l'espace collectif, il est préconisé :

- de ne pas créer des voies dans une forme incitant à la vitesse des véhicules, telle qu'une chaussée surdimensionnée ou une voie droite de grande longueur ;
- de créer des trottoirs ou des espaces affectés aux piétons garantissant le maximum de sécurité ;
- de prévoir des emplacements pour le stockage de la neige issue des espaces publics en période hivernale.

## **L'intégration des possibilités d'un développement futur harmonieux**

Les espaces d'extension future de l'urbanisation doivent pouvoir être greffés simplement à la structure urbaine existante. Pour faciliter ces extensions, il est impératif d'en tenir compte dans la conception technique et urbanistique de chaque opération d'urbanisme, quelles que soient leur forme juridique et leur importance.

## DISPOSITIONS PROPRES

Les objectifs d'accessibilité, de desserte et de programmation sont libellés ci-après et une traduction possible est présentée dans une hypothèse graphique, qui a seulement portée d'exemple et non portée juridique. D'autres traductions sont possibles si elles atteignent les objectifs annoncés.

Mais dans tous les cas, **il est interdit d'enclaver ou de compromettre la constructibilité future de parties de zones à urbaniser**. Cette interdiction sera écartée en cas de parcelle ou partie de parcelle comprise en zones N, A ou urbaines, destinée à être rattachées à une propriété bâtie riveraine, ou à une autre opération.

### La zone AU dite « LES BESSES »

---

#### Vocation de la zone et programmation

La zone AU est une zone à urbaniser d'environ 0.98 ha située au nord du bourg, accessible depuis le chemin des Besses.

La vocation principale de la zone AU est l'habitat, même si une mixité fonctionnelle n'est pas interdite par le règlement. A raison d'une densité brute de l'ordre de 14 logements par hectares elle devra accueillir environ 14 logements d'habitat sous toutes ses formes. La densité brute s'entend comme incluant les espaces réservés aux voiries, réseaux et autres espaces publics compris.

Les constructions ne seront autorisées que dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble portant sur la totalité de l'emprise et garantissant la cohérence urbanistique ainsi que la faisabilité technique et financière de l'aménagement de la zone.

#### Accessibilité et desserte de la zone AU

La zone sera desservie par une voie interne à créer depuis le Chemin des Besses. Aucun accès charretier ne sera autorisé sur le Chemin des Besses et les constructions devront se desservir sur la nouvelle voie à créer.

Une aire de retournement sera à prévoir sur la voie de desserte principale afin de permettre le demi-tour aisé des véhicules.

Un cheminement piétonnier, qui pourra être spécifique ou consister en un simple aménagement le long de la voie, devra être prévu afin de permettre le déplacement interne aisé et sécurisé des piétons au sein de la zone. Il devra également assurer l'insertion sécurisée des piétons sur le

Chemin des Besses. Un accès piéton est également prévu au Sud-Ouest de la zone afin de permettre un raccordement au cheminement piéton existant.

Un accès agricole (de 4m de large minimum) devra être aménagé sur la façade Sud-Ouest de la zone et le passage éventuel des engins agricoles devra être pris en compte lors de la définition du parti d'aménagement. Cet accès pourra consister en un chemin spécifique ou être couplé avec le cheminement piéton à prévoir, dans ce cas il devra garantir la sécurité des piétons.

### **Gestion des eaux pluviales**

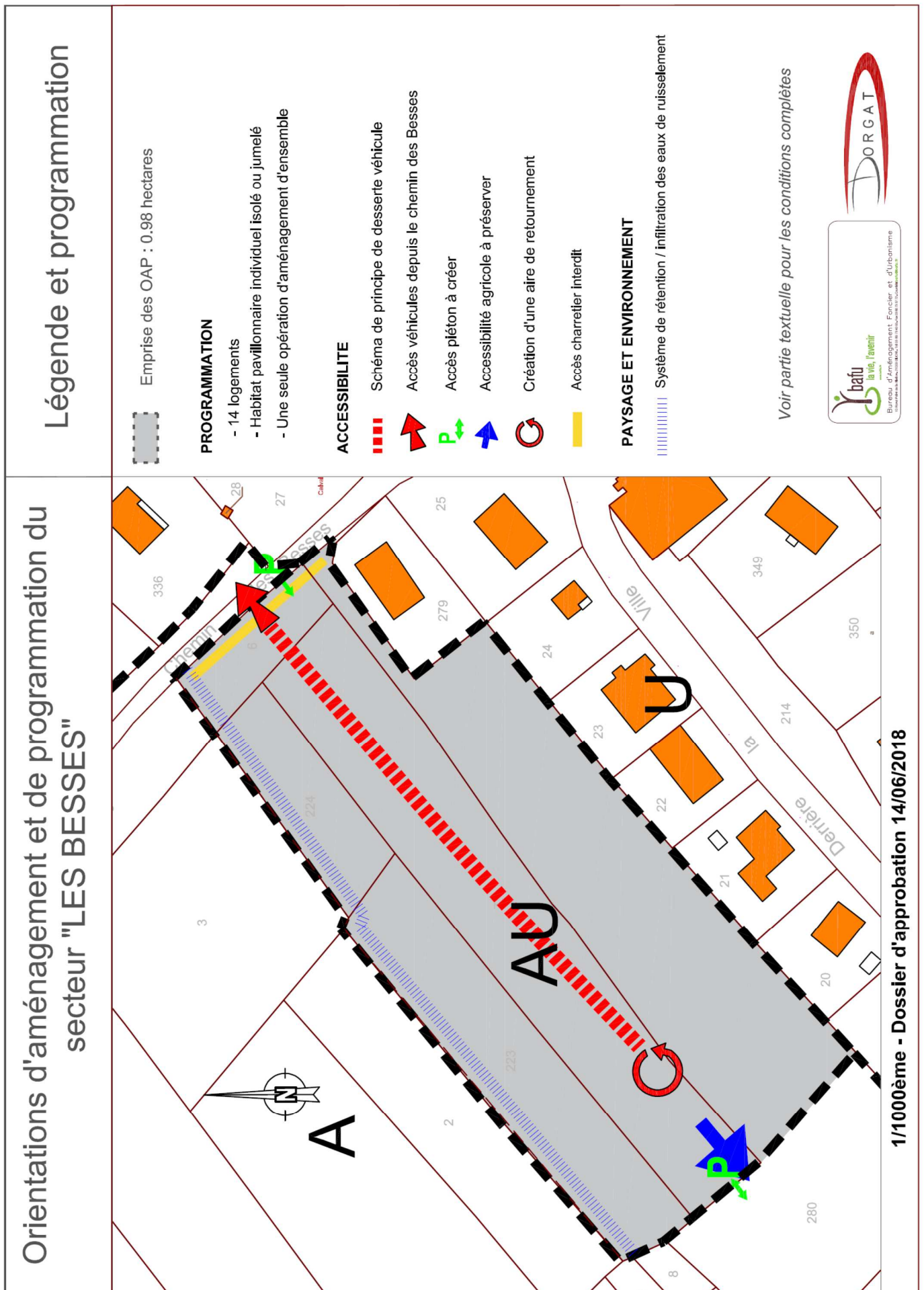
Les eaux pluviales privatives devront être majoritairement infiltrées à la parcelle sauf exception, par des systèmes de collecte et de rétention des eaux de toiture (cuves enterrées ou non), et/ou des toitures retenant les eaux pluviales (végétalisées par exemple), et/ou infiltration par des drains et puits perdus, et/ou limitation des surfaces imperméabilisées par l'utilisation de matériaux de recouvrement de sol partiellement poreux, etc.

La problématique de gestion des eaux pluviales issues des espaces publics de l'opération (voirie, espaces imperméabilisés) doit être appréhendée et traitée lors de l'aménagement de la zone via des dispositifs de rétention, infiltration adaptés (bassin de rétention ou noue par exemple). Dans l'ensemble, l'altimétrie de la future voirie, ainsi que celle des futures constructions devra être adaptée à la problématique des eaux pluviales.

Une zone tampon de rétention et/ou infiltration sera à prévoir le long de la façade Nord de la zone pour prévenir tout risque d'inondation éventuel lié à la percolation des eaux pluviales.

### **Principes d'aménagement du site**

Les futures constructions devront être intégrées harmonieusement dans le paysage via un traitement qualitatif des façades ouvertes sur les terres agricoles attenantes (aspect architectural des constructions, aménagement d'espaces végétalisés). Afin de faciliter l'implantation des constructions dans les paysages proches et lointains, une implantation du faitage parallèle à la ligne de crête devra être privilégiée.





## La zone AU dite « CROUBET »

---

### Vocation de la zone et programmation

La zone AU est une zone à urbaniser d'environ 1.12 ha située au Sud du bourg en continuité de l'urbanisation existante.

La vocation principale de la zone AU est l'habitat, même si une mixité fonctionnelle n'est pas interdite par le règlement. A raison d'une densité brute de l'ordre de 14 logements par hectares elle devra accueillir environ 15 logements d'habitat sous toutes ses formes. La densité brute s'entend comme incluant les espaces réservés aux voiries, réseaux et autres espaces publics compris.

Le programme devra prévoir une mixité d'habitat avec la réalisation d'au moins 3 logements de type T2-T3.

Les constructions ne seront autorisées que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'ensemble qui devront garantir la cohérence urbanistique ainsi que la faisabilité technique et financière de l'aménagement.

A charge, dans le cas de la réalisation de plusieurs opérations de permettre la poursuite ultérieure de l'urbanisation cohérente et sans ambiguïté de l'ensemble de l'emprise, notamment de la voie de desserte et de l'ensemble des réseaux.

### Accessibilité et desserte de la zone AU

La zone sera desservie par une voie interne à créer permettant un bouclage entre :

- la Voie Communale n°2 sise au Sud
- la RD45 accessible plus au Nord depuis la voie existante.

En outre, il est demandé la création d'un espace en attente suffisamment calibré pour permettre le développement futur de la zone vers le Sud-Ouest. Sa localisation sur le croquis ci-après n'est qu'indicative, elle sera à préciser en fonction du parti d'urbanisme retenu.

Un cheminement piétonnier, qui pourra être spécifique ou consister en un simple aménagement le long de la voie, devra être prévu afin de permettre le déplacement interne aisé et sécurisé des piétons au sein de la zone. La zone directement accessible depuis quatre accès principaux permettra ainsi un maillage piétonnier vers :

- le Nord-Ouest et la RD45, en appui ou non de l'accès véhicule à créer
- l'Est et la Voie communale n°2, en appui ou non de l'accès véhicule à créer. Plus directement cet accès permettra d'assurer une connexion avec le cheminement piétonnier existant
- le Nord depuis l'espace en attente du lotissement Le Champs Rond.
- L'Ouest depuis l'espace en attente à prévoir au sein de la zone.

En effet il n'est pas prévu d'accès véhicule direct entre la zone et le lotissement Les Champs Ronds existant et ce au regard des contraintes qui pèsent sur la voie interne de ce dernier (forte déclivité notamment).

### **Gestion des eaux pluviales**

Les eaux pluviales privatives devront être majoritairement infiltrées à la parcelle sauf exception, par des systèmes de collecte et de rétention des eaux de toiture (cuves enterrées ou non), et/ou des toitures retenant les eaux pluviales (végétalisées par exemple), et/ou infiltration par des drains et puits perdus, et/ou limitation des surfaces imperméabilisées par l'utilisation de matériaux de recouvrement de sol partiellement poreux, etc.

Dans l'ensemble, l'altimétrie de la future voirie, ainsi que celle des futures constructions devra être adaptée à la problématique des eaux pluviales.

Des noues végétalisées devront être créées pour traiter tout ou partie des eaux pluviales de la zone aux abords des voies. Ces dernières devront se rejeter dans une zone de rétention et/ou infiltration à créer au sud-Ouest (point bas), qui devra être traité en espace vert. Il est interdit de rejeter les eaux pluviales dans l'espace naturel sis plus au Sud de l'opération.

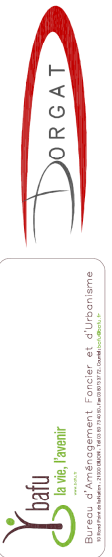
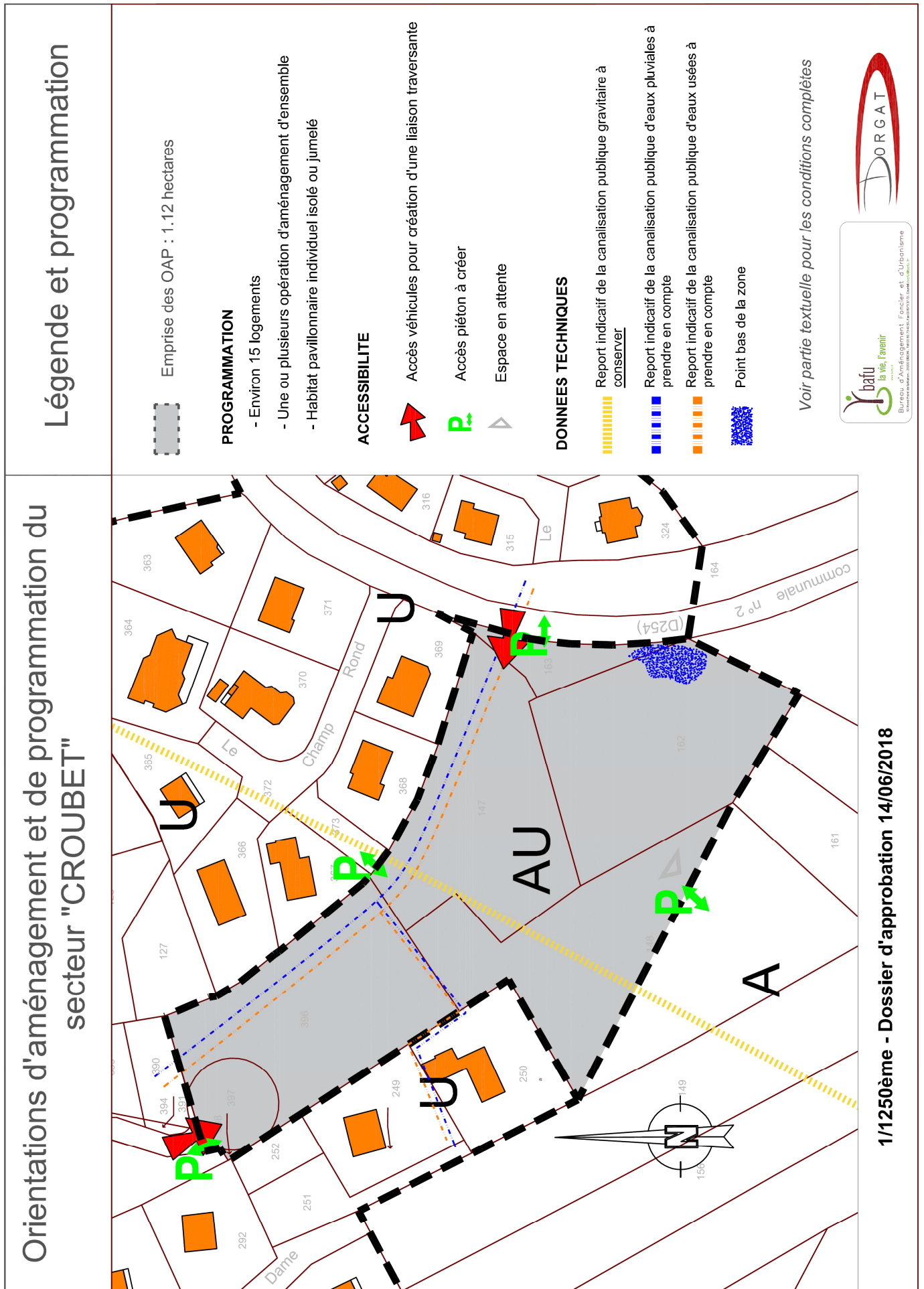
### **Principes d'aménagement du site**

L'aménagement de la zone devra permettre une bonne intégration tant architecturale que paysagère dans l'environnement immédiat.

Les ormes présents au Sud de l'opération, à proximité de l'accès à créer, devront être conservés sauf impossibilités techniques justifiées.

### **Prise en compte des contraintes techniques**

Il est rappelé que la zone est traversée par plusieurs canalisations dont le tracé est reporté à titre indicatif. L'aménagement de la zone devra impérativement tenir compte de la canalisation gravitaire, alimentant les bornes fontaines du village, qui devra être conservée (aucun déplacement envisageable).



## **La zone AU dite « DERRIERE LA VILLE »**

---

### **Vocation de la zone et programmation**

D'une superficie d'environ 1.23 hectares, la zone est située en continuité du bourg et à proximité d'un secteur de jardins et de potagers qui doit être conservé.

Les trois secteurs peuvent se développer indépendamment les uns des autres, mais ils doivent chacun répondre aux obligations suivantes en cas de détachement :

- une seule opération d'aménagement d'ensemble pour le secteur 2.
- une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble pour les secteurs 1 et 3.

A charge pour chaque opération de permettre la poursuite ultérieure de l'urbanisation cohérente et sans ambiguïté de l'ensemble de l'emprise, notamment de la voie de desserte et de l'ensemble des réseaux. La voirie devra alors être réalisée jusqu'à la limite de chaque opération.

A noter que la dénomination des secteurs n'a aucune incidence sur la hiérarchie d'aménagement des zones.

La densité imposée au sein de cette zone est plus importante au regard de la mixité de logements permise. En effet, la forme urbaine souhaitée est celle de l'habitat intermédiaire et l'habitat pavillonnaire sous toutes ses formes, même si une mixité fonctionnelle n'est pas interdite par le règlement. Ainsi les secteurs devront accueillir :

- Environ 5 logements pour chacun des secteurs 1 et 3
- Environ 20 logements pour le secteur 2

Ce qui porte un total de 30 logements sur l'ensemble de la zone.

Une mixité d'habitat est à prévoir au sein de la zone avec la réalisation d'au moins 3 logements de type T2-T3.

### **Accessibilité et desserte de la zone AU**

La zone sera desservie par une voirie interne, suffisamment calibrée, à créer depuis l'accès existant sur la Rue de Derrière la Ville. Cet accès devra être préservé et réaménagé, en étroite concertation avec la Mairie. Le tracé de la voie interne à créer devra être recentré sur la parcelle communale centrale.

L'aménagement successif des secteurs devra prévoir la création d'aire de retournement pour permettre le demi-tour aisé des véhicules. La localisation sur les plans joints n'est qu'indicative et devra être définie en fonction du nombre d'opération projeté.

Toutes les constructions devront se desservir par la voie interne à créer au sein de l'opération. Tout autre création d'accès charretier ou de voirie sur la Rue de Derrière la Ville est interdite pour des questions de sécurité routière, sauf accord de la collectivité gestionnaire de voirie concernée.

La future voirie devra être réalisée dans l'optique d'une voie partagée entre tous les modes de circulation (véhicule, cycle, piéton).

Dans le cadre de l'aménagement de la zone, un trottoir ou un accotement sera donc réalisé afin de circuler à pieds au sein de l'opération, cheminement qui devra trouver une continuité avec l'accessibilité piétonne au bourg.

Aussi, dans le cadre de l'opération, il devra être démontré une accessibilité piétonne depuis l'opération à la zone naturelle riveraine le long de la façade Nord de la zone AU. Cette accessibilité devra être garantie par une voie et un accès interne à l'opération, permettant de rejoindre le cheminement piéton existant situé dans le prolongement du lotissement « la Côte des Jardins ».

### **Insertion urbaine des constructions**

Sans que ces dispositions ne portent préjudice à la réalisation d'un projet rationnel, l'aménagement du site devra tenir compte de la localisation préférentielle des différents types d'habitat. Ainsi, l'habitat intermédiaire plus dense devra être réalisé au sein du secteur 2, au plus près du centre de l'opération pour permettre notamment un épandage des constructions et une meilleure intégration dans l'environnement.

Les secteurs 1 et 3 ont vocation à accueillir du logement individuel, groupé ou jumelé.

Il est toutefois admis la possibilité de réaliser du logement intermédiaire sur le secteur 1. Dans ce cas, l'habitat intermédiaire sera localisé au Sud-Ouest du secteur 1 en appui de l'habitat intermédiaire prévu sur le secteur 2.

Les vergers présents au Nord de la zone, identifiés au sein du secteur Uj, devront être préservés, aucun accès n'y étant autorisé.

### **Principes d'aménagement paysager et environnemental du site**

Situé dans un environnement ouvert de grande qualité, l'opération doit faire l'objet d'aménagements permettant une intégration optimale des nouvelles constructions dans le paysage urbain du bourg.

### **Gestion des eaux pluviales**

Les eaux pluviales privatives devront être majoritairement infiltrées à la parcelle sauf exception, par des systèmes de collecte et de rétention des eaux de toiture (cuves enterrées ou non), et/ou des toitures retenant les eaux pluviales (végétalisées par exemple), et/ou infiltration par des drains et puits perdus, et/ou limitation des surfaces imperméabilisées par l'utilisation de matériaux de recouvrement de sol partiellement poreux, etc.

Des noues végétalisées devront être créées pour traiter tout ou partie des eaux pluviales de la zone aux abords des voies. Ces dernières devront se rejeter dans une ou plusieurs zones de rétention et/ou infiltration à créer à l'Ouest (point bas), qui devront être traitées en espace vert.

Dans l'ensemble, l'altimétrie de la future voirie, ainsi que celle des futures constructions devra être adaptée à la problématique des eaux pluviales.

Une zone tampon de rétention et/ou infiltration sera à prévoir le long de la façade Nord de la zone pour prévenir tout risque d'inondation éventuel lié à la percolation des eaux pluviales.

#### **Prise en compte des contraintes techniques**

Il est rappelé que la zone est traversée par une canalisation d'eaux pluviales dont le tracé est reporté à titre indicatif.

