



Châteauneuf

DÉPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

PLAN LOCAL D'URBANISME

1C. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Municipal du 19 septembre 2019
approuvant les dispositions du Plan Local d'Urbanisme



SOMMAIRE

Introduction	4
I. OAP 1 : Pré du Lac - Pôle de centralité du centre-ville.....	7
1. Contexte	7
2. Enjeux	9
3. Principes programmatiques	9
II. OAP 2 : Le village	12
1. Contexte	12
2. Enjeux	13
3. Principes programmatiques	14

INTRODUCTION

Définies aux articles L151-6 et L151-7 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) comprennent en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

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.*

Ces OAP, dont les dispositions s'ajoutent aux règles édictées par le règlement, ont vocation à orienter l'aménagement futur ou l'urbanisation progressive de secteurs stratégiques selon des principes directeurs définis dans un souci de cohérence territoriale.

Elles constituent ainsi des outils de traduction pré-opérationnelle et de mise en œuvre du projet urbain porté par le PLU. Elles permettent ainsi de figer notamment les principes d'aménagement en termes de circulation, de stationnement, d'intégration/qualité urbaine et paysagère, d'implantation et de vocation de futures constructions.

Chaque OAP présente des prescriptions, recommandations et orientations ainsi qu'un schéma d'aménagement.

Ces OAP ont une valeur réglementaire au même titre que le règlement du PLU. Une autorisation d'urbanisme ne pourra être délivrée que si le projet est compatible avec les principes de l'OAP et le règlement du PLU.

Le Plan Local d'Urbanisme de Châteauneuf compte deux orientations d'aménagement et de programmation (OAP), projets de renouvellement urbain et de structuration du tissu urbain.



OAP 1 : Pré du Lac

OAP 2 : Le village



Vue aérienne des sites des OAP

I. OAP 1 : Pré du Lac - Pôle de centralité du centre-ville

1. Contexte

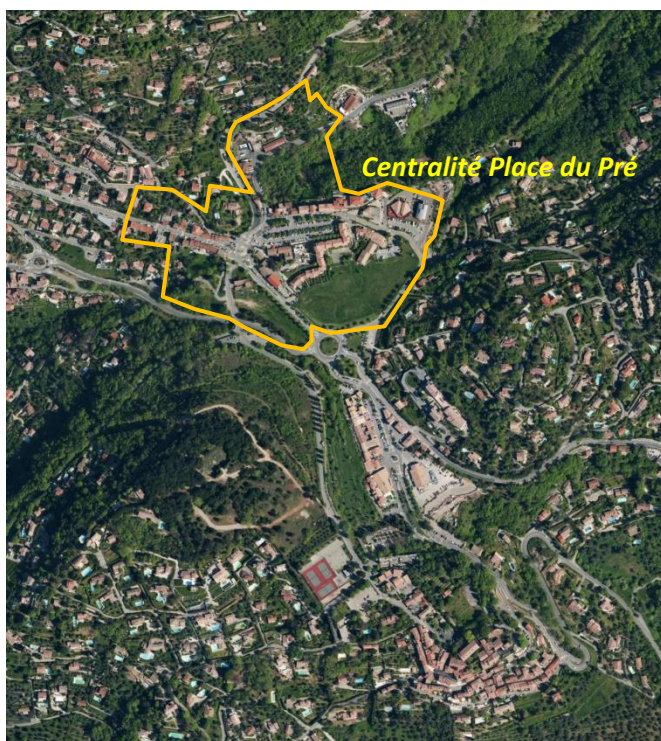
L'OAP se situe sur la commune de Châteauneuf dont la surface étudiée représente environ 60 000 m².

Ce site représente une opportunité foncière importante en entrée de la ville de Châteauneuf.

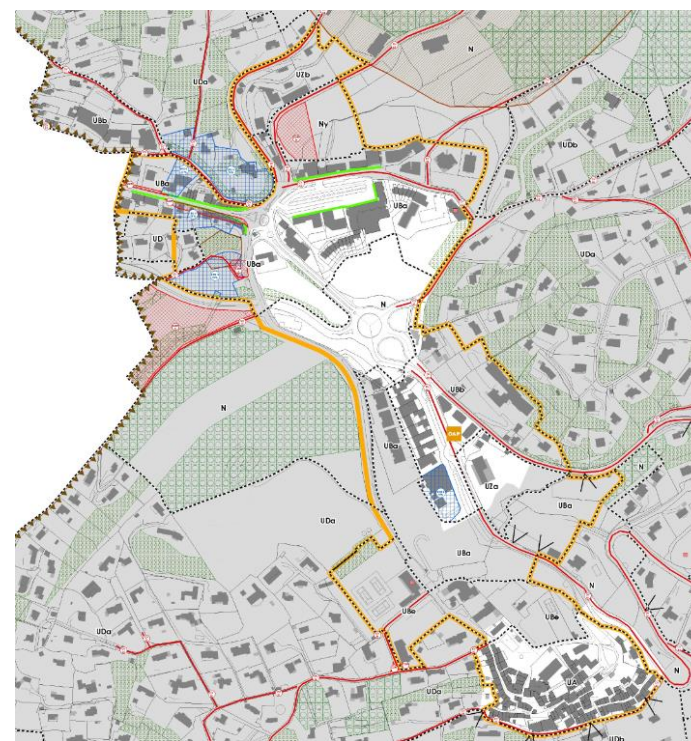
Il présente un double enjeu en termes de production de logements et de redynamisation du centre-ville.

En effet, le site a pour objectif de redynamiser l'activité économique à travers les commerces en rez-de-chaussée et l'offre en transport.

L'OAP est située sur une artère de transit importante qui relie Grasse aux communes du Rouret et Roque-fort les Pins. Le transit (véhicules légers et poids lourds) est très important et une congestion du trafic apparaît au giratoire de Pré du lac.



Extrait de la BDortho Géoportail



Extrait du plan de zonage du PLU

1.1. Le risque :

Le site est concerné par deux risques :

- le PPRIF (approuvé le 12/04/2007)
- le PPRMT (mars 2017)

Le PPRIF

La partie Nord du site est concernée par une zone bleue du PPRIF (secteur B1), et est en limite de zone rouge.

La réalisation d'une opération d'urbanisme groupée (lotissement, permis de construire groupés, Z.A.C) est soumise aux prescriptions suivantes :

- au contact d'une zone rouge ou d'un secteur B0, une voie périphérique, équipée de points d'eau normalisés, à double issue ou terminée par un dispositif agréé de retournement, sépare l'ensemble des bâtiments de la zone rouge ou du secteur B0. Une bande débroussaillée et maintenue en état débroussaillé, de 50 mètres de large (100 mètres en B1a) la borde coté espace naturel.

- les voies internes (à double issue de préférence) ont des rayons de courbure supérieurs à 9 mètres, une pente en long inférieure à 15 %, et une bande de roulement d'une largeur minimum de 5 m ou toute autre solution agréée par le SDIS ;

- en cas d'accès en cul de sac, ceux-ci sont de longueur inférieure à 60 m et équipés en bout d'une aire ou d'un TE de retournement réglementaires

- dans le cas de fermeture de la voirie interne par un portail automatique, celui-ci devra comporter un système de déverrouillage agréé par la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité.

La partie Sud est située en zone blanche.

Le PPRMT

Un terrain se situe en zone rouge R*Ant (zone d'effondrement liée à un phénomène anthropique).

1.2. Le bâti :

- s'organise autour des axes de communication et notamment autour de la RD 2085 ;
- une centralité : Pré du Lac. Sur cet espace se trouve du bâti aggloméré. On retrouve aussi ce type de bâti entre les deux bourgs (espace commercial) et au quartier des Faïsses ;
- Le reste est constitué de tissus urbains diffus plus ou moins denses.

1.3. Les espaces naturels :

- Sur les versants Sud se trouvent les jardins et les exploitations agricoles ;
- A proximité des centralités se trouvent les espaces verts publics tels que, le Pré et l'espace vert de la Treille.

1.4. Le réseau routier :

- Un nœud routier très important :
 - Se croisent les flux Est/Ouest (RD 2085) et Nord/Sud (RD 3 et RD 2210) ;
 - Le réseau s'organise autour de la RD 2085, un axe routier essentiel de la commune. Il permet de rejoindre Grasse à l'Ouest et Nice à l'Est ;
 - Un trafic de véhicules légers et poids lourds très important,
 - Congestion du trafic au giratoire de Pré du Lac ;
- Il est plutôt bien hiérarchisé avec des voies de desserte communale qui permettent un accès sécurisé aux quartiers résidentiels ;
- Parcours par une ligne de transport en commun du réseau TAM ;
- Absence de mode doux de déplacement.

2. Enjeux

L'analyse de l'occupation actuelle du sol, tant urbaine que paysagère, laisse apparaître, pour ce secteur, plusieurs enjeux :

- Identifier les atouts, les contraintes, les besoins et les opportunités du secteur d'étude
- Développer un schéma de restructuration urbaine, environnementale et architecturale du site
- Réaliser un aménagement cohérent et réfléchi de l'entrée de ville Nord/Ouest de la commune ;
- Conforter l'urbanisation du secteur en lien avec les quartiers d'habitation et les équipements existants.

La commune, au travers de son projet d'aménagement et de développement Durables (PADD), a exprimé le souhait conforter le caractère urbain du centre Pré du Lac et de compléter l'offre résidentielle.

Il s'agit donc de conforter le centre urbain de Pré du Lac en renforçant le pôle urbain du secteur d'étude implanté le long de la route de Grasse et de la RD 2085, en réaménageant la place des pins avec l'accueil de nouvelles activités économiques et en mobilisant le foncier résiduel et en favorisant le renouvellement urbain dans les secteurs peu denses afin de répondre aux objectifs de croissance démographique qu'elle s'est fixée.

Cinq servitudes de mixité sociale (SMS), délimitées sur le site de projet, offrent la possibilité de réaliser des logements sociaux. Ainsi 35% des logements construits seront des logements sociaux soit une quarantaine de logements sociaux.

La redynamisation de ce site sera accompagnée par la réalisation de nouveaux parkings, un nouveau partage de la voirie, ainsi qu'une nouvelle

identité de l'espace public (mobilier urbain, aménagement de l'espace public).

La réflexion de ce site porte sur une meilleure répartition des usages et des fonctions, en agrandissant le périmètre du centre-ville, en lui permettant de se développer autour des fonctions principales de la ville (habitat, loisir, commerces...).

Une réflexion est également menée la mise en place de liaisons paysagères et zones vertes, et sur la réalisation de signaux urbains, de qualité des espaces publics et d'usages.

3. Principes programmatiques

3.1. Aménagement global

L'urbanisation du secteur devra s'organiser sous la forme d'une opération d'ensemble afin de permettre un aménagement cohérent à l'échelle du secteur.

L'aménagement du site se décompose selon cinq principes :

- Donner de la lisibilité au schéma de circulation en mutualisant les voiries existantes (rue villageoise, les terrains de sports, les Mousquettes et Pré du Lac), en privilégiant une desserte des riverains dans le secteur Pré du Lac et en rendant le centre-ville aux piétons.
- Définir et implanter les équipements structurants en créant un pôle intermodal au niveau de la place des pins par la création notamment d'une aire de covoiturage du Pré du Lac, en renforçant l'offre hôtelière et en aménageant le Pré.

- Favoriser des espaces mutables au Mousquettes dans l'objectif de désenclaver le centre-village et permettre de réorganiser ce secteur. Une interface paysagère sera réalisée le long des espaces bâtis.
- Développer un véritable maillage de déplacement doux du Nord au Sud : pistes cyclables, espaces piétons... dans le cadre d'un aménagement valorisant le paysage, cela en déterminant des affectations en lien (boulevard commercial, belvédère, placettes...).

Un traitement paysager qualitatif devra être mis en œuvre, afin de permettre une bonne transition visuelle avec les zones vertes significatives et les quartiers existants : épannelage des hauteurs, franges tampons paysagères et naturelles en interfaces, espaces paysagers...

3.2. Accès, circulations et déplacements

- **Accès**

Le site est accessible via les routes de Grasse et de Nice.

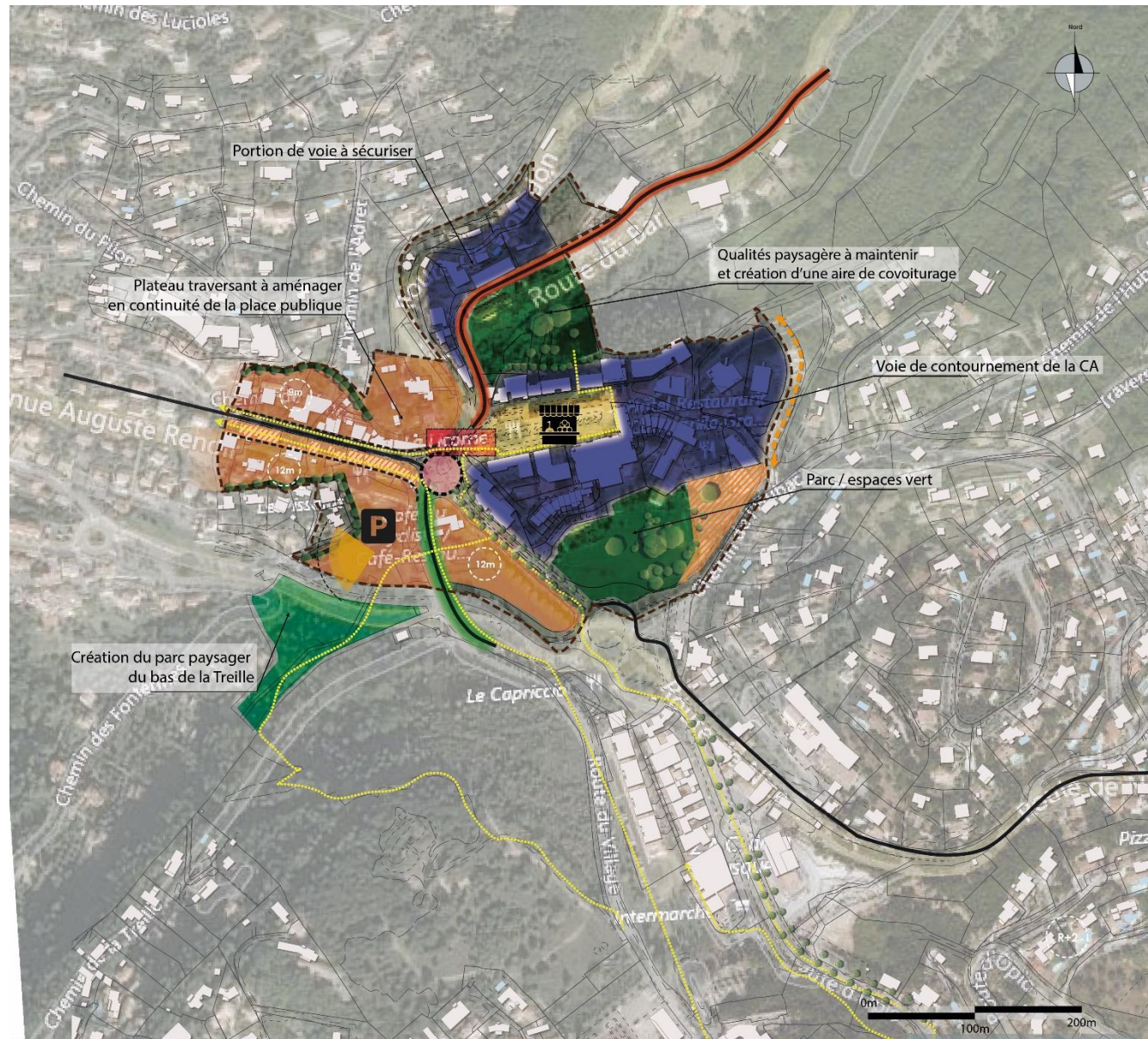
La desserte du site devra s'effectuer via un maillage interne basé sur les axes secondaires existants et l'axe de desserte principale.

Les liaisons piétonnes seront à conforter et à réaménager.

- **Dessertes**

Les voies de dessertes principales existantes mailleront le territoire du Nord au Sud et d'Est en Ouest, donnant accès au site

Des liaisons douces existantes (piétons, cycles...) intra et inter-quartiers seront à conforter et à réaménager.



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre de l'OAP

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BÂTI

- Secteur de renouvellement urbain
- Mixité fonctionnelle
- Activité
- Equipement public / habitat
- Place publique / marché
- Zone de stationnement potentielle

CARACTERISTIQUES DU BÂTI

- Hauteur maximum du bâti
- Front bâti structurant perméable

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

- Desserte principale existante
- Desserte principale / qualités paysagère à conforter
- Principe de desserte secondaire à créer
- Principe de liaison piétonne / modes doux à valoriser
- Carrefour à aménager
- Plateau traversant / chaussée partagée

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

- Frange tampon paysagère / respiration
- Zone boisée / parc
- Point de vue remarquable

II. OAP 2 : Le village

1. Contexte

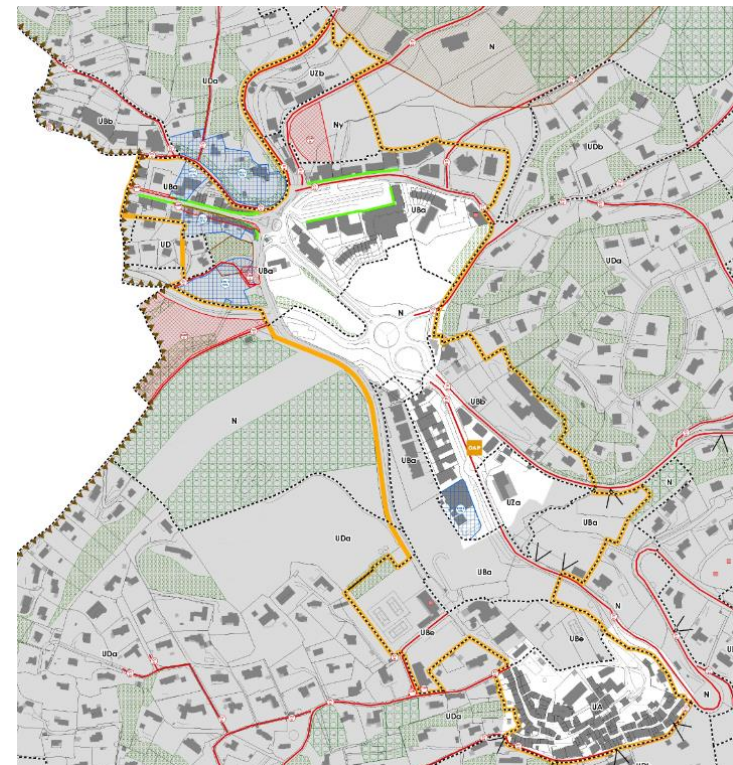
L'OAP se situe sur la commune de Châteauneuf dont la surface étudiée représente environ 90 000 m².

Ce site représente une opportunité foncière importante en entrée de la ville de Châteauneuf.

Il présente un enjeu en termes de redynamisation du centre-ville.



Extrait de la BDortho Géoportail



Extrait du plan de zonage du PLU

1.1. Le risque

Le site est concerné en parti par deux risques :

- le PPRIF (approuvé le 12/04/2007)
- le PPRMT (mars 2017)

Le PPRIF

La partie Nord du site est concernée par une zone bleue du PPRIF (secteur B1), et est en limite de zone rouge.

La réalisation d'une opération d'urbanisme groupée (lotissement, permis de construire groupés, Z.A.C) est soumise aux prescriptions suivantes :

- au contact d'une zone rouge ou d'un secteur B0, une voie périphérique, équipée de points d'eau normalisés, à double issue ou terminée par un dispositif agréé de retournement, sépare l'ensemble des bâtiments de la zone rouge ou du secteur B0. Une bande débroussaillée et maintenue en état débroussaillé, de 50 mètres de large (100 mètres en B1a) la borde coté espace naturel.
- les voies internes (à double issue de préférence) ont des rayons de courbure supérieurs à 9 mètres, une pente en long inférieure à 15 %, et une bande de roulement d'une largeur minimum de 5 m ou toute autre solution agréée par le SDIS ;
- en cas d'accès en cul de sac, ceux-ci sont de longueur inférieure à 60 m et équipés en bout d'une aire ou d'un TE de retournement réglementaires
- dans le cas de fermeture de la voirie interne par un portail automatique, celui-ci devra comporter un système de déverrouillage agréé par la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité.

La partie Sud est située en zone blanche.

Le PPRMT

Un terrain se situe en zone rouge R*Ant (zone d'effondrement liée à un phénomène anthropique).

1.2. Le bâti

- s'organise autour des axes de communication et notamment autour de la RD 2085 ;
- une centralité : le vieux village. Sur ces espaces se trouve du bâti aggloméré. On retrouve aussi ce type de bâti entre les deux bourgs (espace commercial) et au quartier des Faïsses ;
- Le reste est constitué de tissus urbains diffus plus ou moins denses.

1.3. Les espaces naturels

- Sur les versants Sud se trouvent les jardins et les exploitations agricoles.

1.4. Le réseau routier

- Un nœud routier très important :
 - Se croisent les flux Est/Ouest (RD 2085) et Nord/Sud (RD 3 et RD 2210) ;
 - Le réseau s'organise autour de la RD 2085, un axe routier essentiel de la commune. Il permet de rejoindre Grasse à l'Ouest et Nice à l'Est ;
 - Un trafic de véhicules légers et poids lourds très important,
- Il est plutôt bien hiérarchisé avec des voies de desserte communale qui permettent un accès sécurisé aux quartiers résidentiels ;
- Parcours par une ligne de transport en commun du réseau TAM ;
- Absence de mode doux de déplacement.

2. Enjeux

L'analyse de l'occupation actuelle du sol, tant urbaine que paysagère, laisse apparaître, pour ce secteur, plusieurs enjeux :

- Identifier les atouts, les contraintes, les besoins et les opportunités du secteur d'étude ;
- Conforter l'urbanisation du secteur en lien avec les quartiers d'habitation et les équipements existants.

La commune, au travers de son projet d'aménagement et de développement Durables (PADD), a exprimé le souhait conforter le centre villageois et de compléter l'offre résidentielle.

Il s'agit donc de conforter le centre villageois en renforcent le pôle urbain du secteur d'étude implanté le long de la route de Grasse et de la RD 2085, en créant un nouveau pôle tertiaire dans le secteur des Mousquettes, en favorisant le renouvellement urbain dans les secteurs peu dense afin de répondre aux objectifs de croissance démographique qu'elle s'est fixée.

La redynamisation de ce site sera accompagnée par la réalisation d'un nouveau partage de la voirie, ainsi qu'une nouvelle identité de l'espace public (mobiliers urbains, aménagement de l'espaces public).

La réflexion de ce site porte sur une meilleure répartition des usages et des fonctions, en agrandissant le périmètre du centre-ville, en lui permettant de se développer autour des fonctions principales de la ville (habitat, loisir, commerces...).

Une réflexion est également menée la mise en place de liaisons paysagères et zones vertes, et sur la réalisation de signaux urbains, de qualités des espaces publics et d'usages.

3. Principes programmatiques

3.1. Aménagement global

L'urbanisation du secteur devra s'organiser sous la forme d'une opération d'ensemble afin de permettre un aménagement cohérent à l'échelle du secteur.

L'aménagement du site se décompose selon cinq principes :

- Donner de la lisibilité au schéma de circulation en mutualisant les voiries existantes (rue villageoise, les terrains de sports, les Mousquettes et Pré du Lac).
- Favoriser des espaces mutables au Mousquettes dans l'objectif de désenclaver le centre-village et permettre de réorganiser ce secteur. Une interface paysagère sera réalisée le long des espaces bâtis.
- Développer un véritable maillage de déplacement doux du Nord au Sud : pistes cyclables, espaces piétons... dans le cadre d'un aménagement valorisant le paysage, cela en déterminant des affectations en lien (boulevard commercial, belvédère, placettes...).

3.2. Accès, circulations et déplacements

- Accès

Le site est accessible via les routes de Grasse et de Nice.

La desserte du site devra s'effectuer via un maillage interne basé sur les axes secondaires existants et l'axe de desserte principale.

Les liaisons piétonnes seront à conforter et à réaménager.

- Dessertes

Les voies de dessertes principales existantes mailleront le territoire du Nord au Sud et d'Est en Ouest, donnant accès au site

Des liaisons douces existantes (piétons, cycles...) intra et inter-quartiers seront à conforter et à réaménager.



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre de l'OAP

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

- Centre ancien
- Mixité fonctionnelle
- Activité
- Equipement public / habitat
- Zone de stationnement potentielle

CARACTERISTIQUES DU BATI

- m Hauteur maximum du bâti
- Front bâti structurant perméable

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

- Desserte principale existante
- Desserte principale / qualités paysagère à conforter
- Principe de desserte secondaire à créer
- Principe de liaison piétonne / modes doux à valoriser

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

- Frange tampon paysagère / respiration
- Zone boisée / parc
- Point de vue remarquable