

VILLE DE HAYBES



Révision générale du Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'Aménagement et de Programmation / O.A.P.

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal du 7 juillet 2015, approuvant la **révision générale du Plan Local d'Urbanisme**.

Cachet de la Mairie et
signature du Maire:

Benoît SONNET

Document initial :

Publié le : 16.05.2000

Approuvé le : 05.09.2000



Atelier d'Urbanisme et d'Environnement
28 avenue Philippoteaux - BP 10078
08203 SEDAN Cedex
Tél 03.24.27.87.87. Fax 03.24.29.15.22
E-mail: dumay@dumay.fr

Révisé le:		Modifié le:		Mis à jour le:	
07.07.2015					

SOMMAIRE

INTRODUCTION	Page 1
A. Portée et contenu des O.A.P.	page 1
B. Les effets juridiques des O.A.P.	page 2
 1. SECTEUR D'O.A.P. DU CŒUR D'ILOT	 Page 3
 2. ORIENTATIONS GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT	 Page 9
2.1. Intégration du projet dans son environnement urbain et paysager	page 9
2.2. Répondre aux besoins en logements et assurer la mixité sociale	page 9
2.3. Intégrer la notion de développement durable dans la conception du futur quartier pour offrir un cadre de vie de qualité aux habitants	page 10
 3. SECTEUR D'O.A.P. DE LA Z.A. DE L'ESPÉRANCE	 Page 16
 4. RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE SAINT-LOUIS	 Page 17
4.1. État des lieux : points principaux relevés	Page 18
4.2. Identification des enjeux paysagers	Page 19
4.3. Scénarios potentiels d'aménagement	Page 20
 5. THÉMATIQUE TOURISME, SPORTS ET LOISIRS	 Page 24
5.1. Aménagement d'une « Via ferrata »	page 24
5.2. Modification du tracé du sentier « ELFE »	page 25
5.3. Conclusions	page 26
 6. PRÉSERVATION DES PARTICULARITÉS LOCALES	 Page 27
6.1. Guide de l'habitat du P.N.R.A.	page 27
6.2. Fiches « conseils » du S.T.A.P. 08	page 27

INTRODUCTION

A. Portée et contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Les **O**rientations d'**A**ménagement et de **P**rogrammation (**O.A.P.**) ont pour objectif d'apporter des précisions sur un ou plusieurs secteurs de la ville de Haybes.

L'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme¹ précise que :

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L.302-1 à L.302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

¹ Dans sa version en vigueur, créé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2012 – art. 19

B. Les effets juridiques des O.A.P.

L'article L.123-5 du code de l'urbanisme indique que : «Tous les travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L.123-1-4 et avec leurs documents graphiques. »

La compatibilité avec les O.A.P. signifie que les travaux et opérations réalisés dans les secteurs concernés sont opposables aux tiers, qu'ils ne peuvent pas être contraires aux O.A.P. retenues, mais doivent contribuer à leur mise en œuvre ou tout du moins ne pas les remettre en cause.

La compatibilité s'apprécie lors de l'instruction des demandes d'autorisations.

a) L'articulation avec les autres pièces du Plan Local d'Urbanisme

- Avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

Ces O.A.P. sont établies en cohérence avec le P.A.D.D.

- Avec les dispositions réglementaires (documents graphique et écrit du règlement):

Les O.A.P. sont complémentaires aux dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique. Cette complémentarité s'exprime selon une valeur juridique de :

1. compatibilité dans le cadre des O.A.P.,
2. et de conformité dans le cadre des dispositions réglementaires.

b) La lecture des présentes O.A.P. :

Les O.A.P. sont opposables aux autorisations d'aménager et d'occuper le sol, dans un rapport de compatibilité, uniquement à l'intérieur des périmètres identifiés aux schémas ci-joints.

Pour des raisons de lisibilité, des principes de liaisons sont parfois représentés en dehors des périmètres des O.A.P., ces principes n'ont pas de valeur juridique et ne sont données qu'à titre strictement illustratif.

Les modes de représentation utilisés sont schématiques. Il s'agit bien d'indiquer les orientations, les principes d'aménagement avec lesquels les projets de travaux ou d'opérations doivent être compatibles.

Ces schémas n'ont donc pas pour objet de délimiter précisément les éléments de programme de chaque opération, ni d'indiquer le détail des constructions ou des équipements qui pourront y être réalisés.

Leur finalité est de présenter le cadre d'organisation et d'armature urbaine dans lequel prendront place les projets d'aménagement. **Ces schémas constituent un guide** pour l'élaboration des projets d'aménagement, l'implantation et la nature des constructions étant précisées lors de la mise en œuvre opérationnelle des projets.

La légende est établie selon les rubriques suivantes :

- les éléments de contexte qui permettent de situer le cadre dans lequel s'inscrivent les projets ;
- les principales affectations sur la base des thèmes : habitat, activités, équipement d'intérêt général, espaces verts de loisirs ou sportifs ;
- les secteurs mixtes représentés par une alternance des représentations des affectations ;
- les déplacements, où sont identifiés les principales voies, les axes de transports collectifs et modes doux, et qui permettent de comprendre l'articulation entre développement urbain et politique de déplacements ;
- les principes d'ordonnancement et d'espace public qui permettent de structurer les aménagements futurs. Les éléments reportés sont schématiques et ne sont pas délimités à la parcelle.

c) Phasage des opérations d'aménagement

Les diverses opérations d'aménagement se réaliseront à plus ou moins long terme, certaines en plusieurs phases, en fonction des initiatives publiques ou privées, de l'avancement de la maîtrise foncière et des études opérationnelles.

La présentation des orientations d'aménagement et de programmation par secteurs ne précise donc pas d'échéance de réalisation.

Parfois, une partie seulement du projet indiqué sur le(s) schéma(s) d'orientations pourra se réaliser à court ou moyen terme.

Le croisement des Orientations d'Aménagement et de Programmation avec les dispositions réglementaires mises en œuvre permet d'appréhender la perspective de la réalisation de l'opération.

Les dispositions réglementaires contenues dans le P.L.U. sont établies en cohérence avec cette nécessité de phasage des opérations.

La représentation de l'ensemble du secteur de projet est cependant importante car elle donne une vision globale de l'aménagement envisagé à plus longue échéance, permettant ainsi de mieux comprendre la cohérence du projet d'ensemble.

1. LE SECTEUR D'O.A.P. DU CŒUR D'ÎLOT

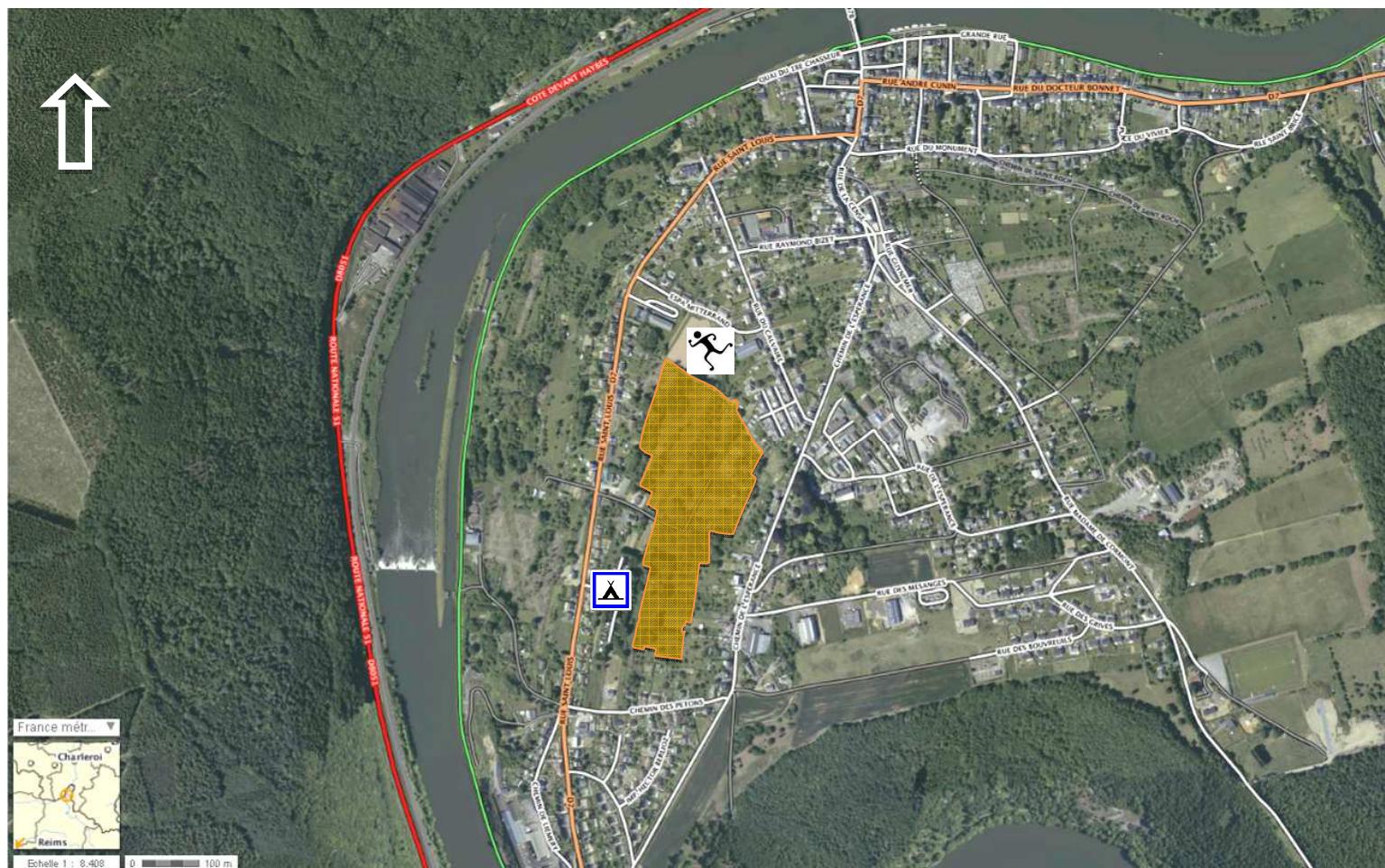
Dans le cadre et en cohérence avec les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, la ville de Haybes a identifié **un secteur stratégique ou de projet**, qui fait l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Il s'agit d'un secteur dit « de resserrement urbain », par densification d'un cœur d'îlot non construit proche du bourg-centre, d'une superficie totale approchée de 9 hectares.

L'îlot est délimité :

- au sud par le chemin des Pétons,
- à l'ouest par la rue Saint-Louis,
- à l'est par la rue de l'Espérance,
- au nord par les rues du Calvaire et l'Espace Mitterrand.

Localisation des zones à urbaniser du « Cœur d'îlot » (2AU)



Source fond de plan : © Géoportail



*Camping privé Saint-Louis
en activité à ce jour*



Zone sportive existante



*Zone à urbaniser à long
terme (2AU) inscrite au
P.L.U.*

Diagnostic - enjeux du « Cœur d'îlot »

Zones à urbaniser « Cœur d'îlot »		
Atouts	Sensibilités / Contraintes	Enjeux
Densification de terrains situés au cœur de la zone urbaine hayboise, Pas d'atteinte à la consommation d'espaces à vocation agricole, Présence de friches à l'abandon (vestiges de vergers), Accès privé actuel du camping Saint-Louis suffisamment large pour constituer un accès principal à ces zones à urbaniser, Raccordement routier possible sur l'une des voiries en attente de la cité Saint-Pierre (accès secondaire potentiel et non principal), Sentes piétonnes existantes (chemin des Petons, rue du Calvaire, etc.), Orientation plein sud du cœur d'îlot, Îlot proche des axes empruntés par les transports en commun (2 arrêts de bus rue Saint-Louis et 1 arrêt rue de l'Espérance), Terrains hors zone inondable.	Franges bâties riveraines à prendre en considération, Approche sociale : présence de jardins et de vergers cultivés et entretenus par leurs propriétaires. Rattachement potentiel de jardins et/ou vergers à des résidents de la cité Saint-Pierre, pouvant s'y rendre à pieds, Maitrise foncière communale limitée à trois parcelles au lieudit « Champ Cottay », Accessibilité globale du cœur d'îlot contrainte par la présence de fronts bâtis (ex : nécessité de démolir pour envisager un accès au cœur d'îlot depuis la rue du Calvaire, etc.), Présence d'un talus au sein du camping Saint-Louis surplombant une partie de la frange bâtie existante rue Saint-Louis, Cohabitation à plus ou moins long terme avec l'activité du camping privé Saint-Louis.	Réflexion à mener concernant la forme urbaine à privilégier au sein du quartier, Densification souhaitable sous forme d'opération d'ensemble, avec mixité urbaine (maisons de ville ou jumelées) et intergénérationnelle (PPMR), Conception bio climatique des constructions à privilégier (orientation plein sud), Prévoir au minimum une liaison piétonne d'est en ouest (entre la rue Saint-Louis et la rue de l'Espérance), Veiller au maintien des sentes piétonnes existantes en frange de la cité Saint-Pierre et depuis le chemin des Petons, Concertation à poursuivre avec les riverains et les propriétaires privés de ce cœur d'îlot.



Vue sur l'accès actuel au camping privé Saint-Louis depuis la rue Saint-Louis.



Vue depuis le chemin des Petons sur la bande de terrain réservée par le projet de P.L.U. pour garantir un accès routier au cœur d'ilot depuis ce chemin.



Sente piétonne existante visible depuis le chemin des Pétons vers le cœur d'ilot

O.A.P. des zones à urbaniser à long terme du « Cœur d'îlot » (2AU) – Schéma de principe

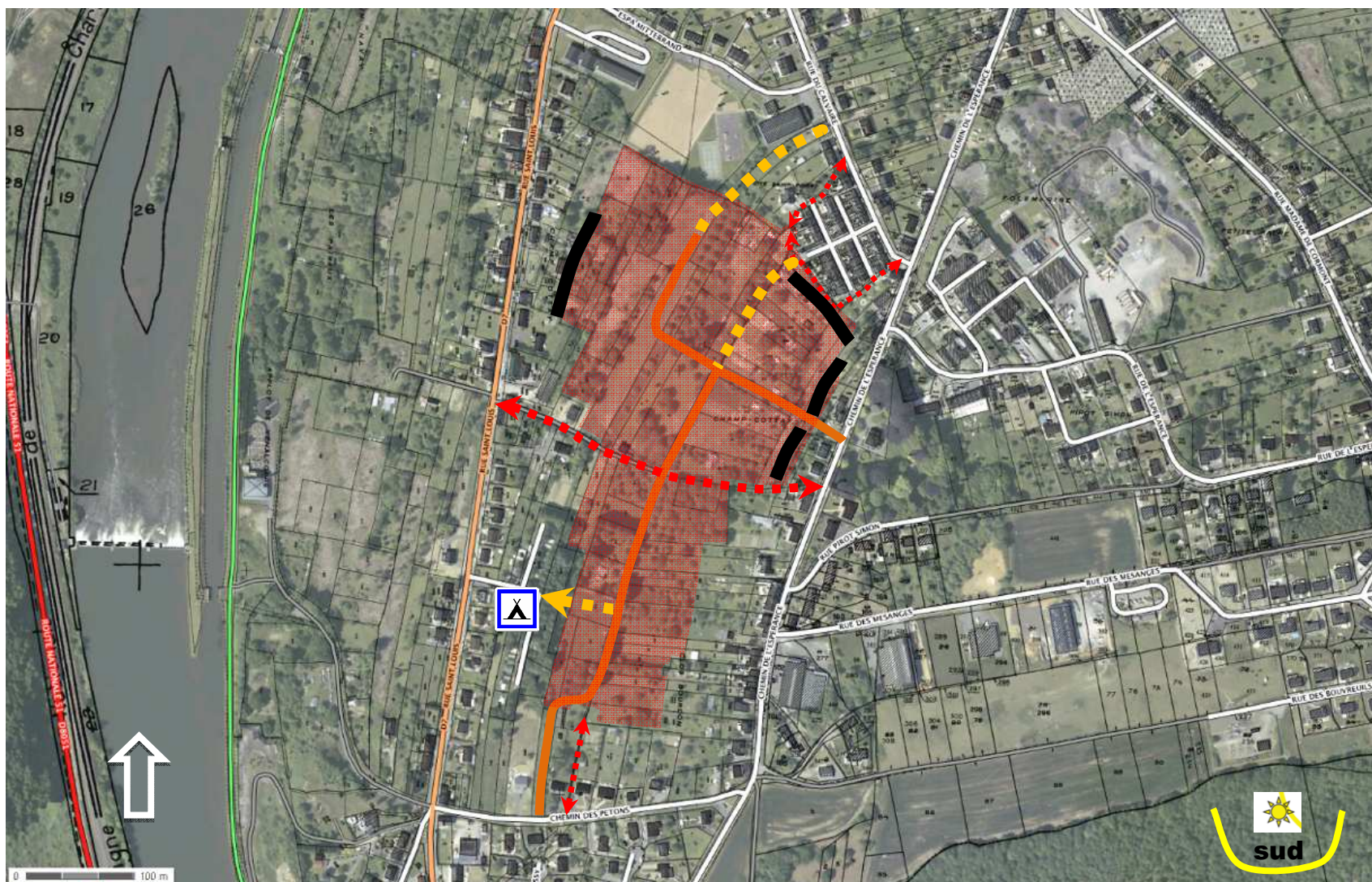
(voir légende et autres principes d'aménagement page suivante)

Le schéma ci-contre correspond à des aménagements prévisionnels possibles.

Les principes qu'ils
présentent sont à
respecter « **dans
l'esprit** ».

Le tracé des voies
est indicatif.

Les principes pourront être précisés ou (ré)adaptés lors de la procédure d'ouverture à l'urbanisation des terrains.



<u>LÉGENDE ACCOMPAGNANT LE SCHÉMA DE PRINCIPLE DES O.A.P.</u>	
 Sentes piétonnes existantes à préserver	 Hypothèse de tracé de la voie de desserte principale de l'îlot, avec connexion souhaitable
 Liaison piétonne transversale à (re)créer	 Hypothèses de voies secondaires (raccordement potentiel sur le réseau existant)
 Franges bâties riveraines existantes au contact immédiat avec le futur espace urbanisé	 Emprise foncière à réserver dans le projet pour se garder à l'avenir la possibilité de raccorder le futur quartier à la rue Saint-Louis via le camping privé si cette activité cesse.

La plupart de ces opérations nécessite une opération d'ensemble, avec les contraintes réglementaires que cela engendre (plan d'aménagement global, permis d'aménager, dossier « loi sur l'eau », etc.).

Autres principes d'aménagement généraux :

- Accessibilité du cœur d'îlot à privilégier depuis les voies existantes périphériques, afin de répartir les flux de circulation : des emplacements réservés sont créés ou maintenus à cet effet par le Plan Local d'Urbanisme,
- Typologie bâtie à privilégier : mixité de l'offre d'habitat (habitat individuel, jumelé, accession à la propriété / locatif),
- Conception bioclimatique des constructions à privilégier,
- En fonction de l'état d'avancement de l'urbanisation des zones et de ses occupants, revoir le cas échéant le circuit des bus scolaires et non scolaires.
- Limiter l'imperméabilisation du sol.
- Développer la réflexion paysagère, en particulier sur la préservation d'espaces verts au sein de cette zone.²

Réseaux :

- Étude globale à mener sur la capacité des réseaux périphériques existants à alimenter l'ensemble de l'îlot (eau potable, électricité) - extension des réseaux à prévoir.
- Desserte interne des zones à gérer par le(s) aménageur(s) des zones à urbaniser.

² Source : Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement daté du 12 septembre 2014, émis sur le projet de P.L.U. arrêté (Préfet des Ardennes).

2. ORIENTATIONS GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT

Ces principes d'aménagement s'appliquent à la zone 2AU décrite ci-avant.

L'ouverture à l'urbanisation de cette zone s'effectuera sans nul doute en plusieurs opérations. L'objectif poursuivi est qu'une opération engagée ne mette pas en péril la suivante et ainsi de suite, pour aboutir au final à un aménagement d'ensemble cohérent de l'ilot.

Les orientations générales suivantes sont rappelées, mais il est également utile de se référer à tout ou partie de ces règles pour tout projet situé dans un autre secteur communal de Haybes.

2.1. Intégration du projet dans son environnement urbain et paysager

Chaque projet se doit de **prendre en compte les spécificités du site** :

- configuration parcellaire et tissu bâti environnant,
- maintien des éléments paysagers de qualité existants (talus, vergers, bois ou arbres isolés),
- maintien ou création d'une lisière végétale en périphérie de la zone urbaine en transition avec la zone agricole ou naturelle,
- topographie avec une recherche d'adaptation au terrain naturel afin de limiter les terrassements et les risques de ruissellement,
- préservation des vues existantes sur un élément architectural de qualité, prise en compte des chemins éventuels existants, etc.
- préservation de l'ambiance locale et de la silhouette urbaine depuis les principaux points de vue,
- respect de la typologie locale, aussi bien du point de vue du traitement des espaces publics et des voiries, que du bâti (notamment dans l'implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives) et des clôtures.

Plus précisément, les projets d'aménagement devront indiquer et/ou prévoir :

Les conditions de desserte du secteur,
Des liens et transitions paysagés avec l'espace naturel ou agricole environnant,
Le maintien des plantations existantes,
Des clôtures de qualité,
Des espaces de centralité paysagés le cas échéant.

2.2. Répondre aux besoins en logements et assurer la mixité sociale

Pour répondre aux besoins en logements et assurer la mixité sociale, les projets d'aménagement des zones à urbaniser doivent intégrer un certain nombre de problématiques :

- **UN NOMBRE MINIMUM DE LOGEMENTS À RÉALISER, AVEC UNE TYPOLOGIE DE LOGEMENTS DIVERSIFIÉE** :

La notion de densité a été introduite dans le P.L.U., conformément aux Lois Grenelle 2.

Pour limiter l'étalement urbain, chaque zone de projet fixe une densité adaptée au contexte local sauf contraintes techniques avérées.

2.3. Intégrer la notion de développement durable dans la conception du futur quartier pour offrir un cadre de vie de qualité aux habitants

Qu'est-ce qu'un quartier durable ?

Un quartier qui respecte l'environnement dans lequel il s'inscrit et qui s'accorde aux spécificités du territoire :

➤ maillage avec les espaces naturels présents sur la commune (trame verte, cours d'eau,...)

Un quartier favorisant le lien social :

➤ liaisons interquartiers, mixité sociale, mutualisation des équipements (chauffage, locaux à vélos, déchets,...), concertation avec la population

Un quartier favorable aux déplacements doux :

➤ place de la voiture réduite au bénéfice des cheminements doux et des espaces publics, gestion du stationnement au plus juste,...

Un quartier économe en énergie :

➤ adaptation au contexte climatique (ensoleillement/vent) pour une sobriété énergétique, efficacité des équipements (mutualisation), utilisation d'énergies renouvelables.

Les projets d'aménagement veilleront à prévoir :

- **Une forme urbaine et une densité minimale** adaptées au contexte local,
- Offrir **une typologie de logements diversifiée**.
- Des espaces communs de respiration dans certaines zones.
- La préservation et la valorisation des éléments paysagers du site (chemins creux, vergers, haies, talus, boisements, vues...),
- Une hiérarchisation du gabarit des voies et la prise en compte des déplacements doux (liaisons douces au plus court vers les équipements, commerces, services, itinéraires de randonnée),
- Une gestion raisonnée du stationnement,
- La récupération et la gestion alternative des eaux pluviales : bassins de rétention (et/ou noues) conçues comme de véritables espaces publics, au rôle multiple (gestion des eaux pluviales, intérêt paysager, aire de jeux) grâce à leur faible profondeur et leur caractère paysager.
- La localisation des points de collecte des déchets,
- L'orientation optimale des constructions par rapport à l'ensoleillement,
- L'intégration de la notion de construction environnementale, au travers par exemple du cahier des charges du lotissement.



Consulter également le Guide de l'Habitat élaboré par le Parc Naturel Régional des Ardennes.

- **DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ADAPTÉES AU CONTEXTE LOCAL :**

Il est essentiel d'assurer des connexions au réseau viaire existant et de limiter les voies en impasse afin d'éviter des allongements de parcours, donc une utilisation accrue de l'automobile, et des quartiers socialement refermés sur eux-mêmes.

Les déplacements doux doivent aussi trouver leur place dans les nouveaux aménagements, dans le cadre des nouvelles voiries mais parfois également en site propre (emprise exclusivement affectée aux piétons et vélos).

Pour favoriser leur fréquentation, il est important de prévoir des liaisons au plus court entre le futur quartier et les pôles d'intérêt de la commune et de ses environs (groupe scolaire, commerces et équipements publics).

La voirie doit impérativement être hiérarchisée, de manière à distinguer les voies principales des voies secondaires. Cette hiérarchisation est importante car elle facilite l'orientation et appelle à une vigilance accrue du fait d'un séquençage de la voirie (pas de traitement systématique).

Par ailleurs, le traitement de voirie doit être à l'image du quartier et dimensionnée en fonction de son rôle :

- un rôle structurant à l'échelle du quartier nécessite un gabarit suffisant pour assurer la fluidité du trafic automobile et la sécurité des piétons et vélos dans des espaces dédiés spécifiques,
- une desserte principale du site du projet nécessite également d'identifier des espaces spécifiques à l'automobile (chaussée, stationnement) et aux piétons et vélos. L'emprise de la chaussée doit cependant être limitée pour ne pas favoriser la vitesse et afficher une priorité à l'automobile.
- une desserte secondaire ou une desserte unique d'un projet de taille limitée en nombre d'habitation permet de recourir à **une voie partagée** (pas de démarcation entre les espaces utilisés par les véhicules motorisés, les piétons et les vélos) qui donne la priorité aux déplacements doux.



Douai (59)



Lotissement à Lumes (08)

L'aménagement d'une zone de rencontre s'adapte au quartier résidentiel, aux espaces publics, au centre ancien et coïncide avec l'esprit des rues traditionnelles des bourgs, avant qu'ils ne soient perturbés par l'afflux massif d'automobiles.

- Les trottoirs s'effacent mais la chaussée garde une empreinte pour être identifiée par les personnes à mobilité réduite
- Les aires de stationnement sont clairement indiquées
- Les espaces latéraux deviennent des zones calmes et conviviales propices au divertissement des enfants
- L'équilibre entre circulations piétonnes, cyclistes et automobiles est retrouvé ;

• **UNE GESTION RAISONNÉE DES EAUX PLUVIALES :**

Lorsqu'ils doivent être aménagés au sein des zones à urbaniser, les dispositifs de gestion des eaux pluviales aériens, via un réseau de fossés, noues et bassin de rétention sont à privilégier. Noues et bassins doivent être paysagés (engazonnement et/ou plantations). Leur faible profondeur est importante : elle facilitera leur entretien tout en permettant une ouverture au public en tant qu'espace de jeux notamment, car ils sont souvent à sec.

La limitation de l'imperméabilisation des sols est souhaitable, notamment en limitant l'usage de l'enrobé (espaces libres autour de la maison, aires de stationnement, etc.).

De manière générale, c'est ainsi la mutualisation de la gestion des eaux pluviales qui doit être recherchée : mutualisation des usages (rétention, valeur paysagère, espace de jeux, récupération), et des usages (dispositifs collectifs).

Problématique de l'eau et Gestion raisonnée

La densité urbaine nécessite de vastes surfaces d'espaces publics de gestion de l'eau dont la gestion raisonnée ou différenciée réduit les coûts et les besoins en personnel.



En ce qui concerne la récupération des eaux pluviales, les dispositions de l'arrêté du 21 août 2008 concernant l'utilisation des eaux de pluies à l'intérieur des bâtiments doivent être respectées

• **UN DÉCOUPAGE EN LOTS JUDICIEUX POUR UNE IMPLANTATION OPTIMALE DES CONSTRUCTIONS : DE NOUVELLES FAÇONS D'HABITER**

Le découpage des terrains en lots, en particulier lorsque ceux-ci présentent une surface limitée, doit privilégier les formes rectangulaires **orientées Nord/Sud**.

Cette forme favorise en effet une implantation de l'habitation au Nord du lot et ouverte sur le jardin au Sud pour un ensoleillement optimal, à la source d'économies d'énergie et d'un confort de vie.

L'implantation des constructions devra rechercher un effet « rue » : implantation en mitoyenneté, et proche de l'alignement lorsque cela est possible pour les terrains accessibles par le Nord.

Cette implantation présente de nombreux intérêts :

- Elle structure le tissu urbain.
- Elle dégage un espace d'agrément réellement utilisable (jardin, extension ultérieure, etc.) et perçu (les jardins des voisins se situent dans le prolongement) maximal.
- Elle limite les vis-à-vis et favorise donc une plus grande intimité des lots.

• **UNE APPROCHE BIO CLIMATIQUE DE LA CONSTRUCTION :**

Il s'agit de sensibiliser les futurs porteurs de projet, faire évoluer les modes de vie et développer tous les moyens de retrouver un équilibre environnemental notamment en limitant l'empreinte écologique des futurs logements.

Cette démarche peut être engagée à plusieurs niveaux : national, régional mais aussi local au travers du permis d'aménager du lotissement qui peut, par le biais du cahier des charges, demander l'utilisation de certains matériaux (bio-briques, bois), la mise en place de dispositifs de récupération des eaux pluviales, de dispositifs d'économie d'énergie (ventilations double flux) ou de développement des énergies renouvelables (panneaux solaires ou photovoltaïques)...

Les éléments présentés ci-après ont pour but d'aider les pétitionnaires à concevoir un projet dans le respect de l'environnement, sans obligatoirement s'engager dans une démarche spécifique et normative de type HQE (Haute Qualité Environnementale).

Ces éléments constituent des pistes de réflexion (non exhaustives ni limitatives) à étudier afin de proposer un projet qui soit en cohérence avec les principes du développement durable.

• **L'IMPLANTATION ET L'ORIENTATION SUR LE TERRAIN :**

Tout d'abord, il est important d'implanter et orienter la construction de façon adéquate, par rapport à l'environnement (arboré par exemple, vent dominant, ensoleillement...) et à la forme du lot, afin d'optimiser les apports solaires.□

Pour cela, il convient :

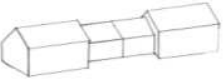
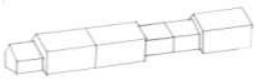
. **Adapter le projet au terrain et non l'inverse.**

Les constructions doivent respecter le relief naturel du terrain et limiter les mouvements de terre. Ainsi, des remblais supérieurs à 60 cm par rapport au terrain naturel sont à proscrire.

. **Implanter les bâtiments de préférence en limite séparative** afin de favoriser les constructions groupées et réduire ainsi les déperditions thermiques.

- **Privilégier les bâtiments "compacts"** sans trop de décrochements néfastes à un bon bilan thermique des constructions. Des zones tampons doivent être aménagées au Nord, comme le garage, le cellier, la buanderie... Ces espaces se comporteront comme une isolation thermique et il vaut mieux placer au Sud les pièces à vivre (salon, séjour...) pour un apport maximal de lumière et de chaleur.

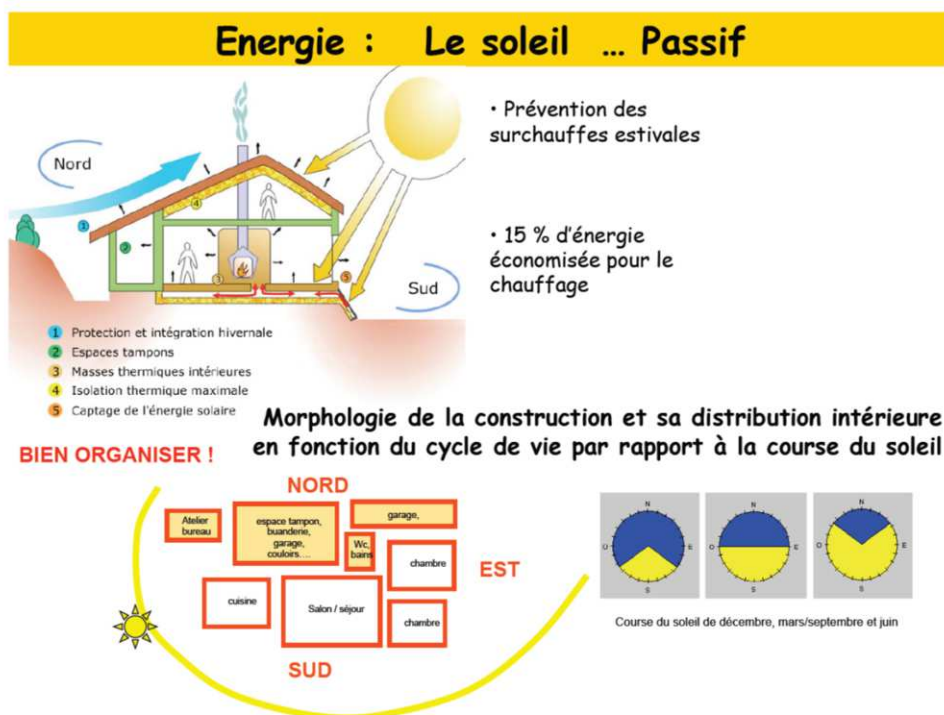
Evaluation des performances énergétiques d'une construction mitoyenne

Typologie				
Ex - Besoins de chauffage en kWh par an	6920	6351	6082	5541
Écart	-	-8 - 10 %	-15 - 18 %	-20 - 25 %

L'assemblage des maisons par mur mitoyen est très intéressant en terme d'économie de chauffage. On bénéficie alors de la chaleur de son voisin, les déperditions par l'enveloppe sont minimisées.



- **Orienter la construction de manière à optimiser les apports solaires passifs** (récupération de la chaleur du soleil, création de pièces fraîches): l'orientation Nord/Sud est à privilégier.



- **DES MATÉRIAUX SAINS :**

Dans un second temps, il est important de réfléchir au choix des matériaux dans la conception des bâtiments pour diminuer leur empreinte écologique, tout en restant pragmatique afin de contenir au mieux les coûts de construction.

Un certain nombre de préconisations environnementales peuvent facilement être mises en œuvre notamment pour limiter l'utilisation de matériaux résultant d'un processus de production industriel lourd, gourmands en énergie et en matière première non renouvelable (acier, béton, plastique...).

Il s'agit simplement de privilégier **l'utilisation de matériaux de construction renouvelables, recyclables, recyclés, locaux et peu énergivores.**

- **MURS :**

- Ossature bois ou brique monomur de terre cuite,
- Bois en panneaux et bardages, bois lamellé collé (avec des colles au polyuréthane).
- Le bois est une ressource renouvelable mais doit être exploité selon certaines règles éthiques, sociales et environnementales.
- Le label FSC (Forest Stewardship Council) certifie que les bois proviennent de forêts gérées selon des critères écologiques et sociaux de qualité.
- Préférer les enduits lissés ou à la chaux plutôt que monocouche gratté (sensibilité aux salissures, mousses, déchets non recyclables...).

- **MENUISERIES EXTÉRIEURES :**

- Bois ou alu avec vitrages peu émissifs avec lame d'argon ou triple vitrage.
- Éviter d'utiliser le PVC (matériau énergivore et présentant des risques d'émissions toxiques) au profit du bois, de l'alu ou du métal : fenêtres, portes d'entrée et de garage, volets battants, dessous de toit, garde-corps, portillons, bardage...

- **TOITURES :**

- Les matériaux de couverture de toit ont tous des bilans écologiques plutôt favorables. Le choix d'un matériau dépend du paysage bâti environnant et des goûts de chacun.
- En dehors des toitures traditionnelles, il existe une autre solution : **la toiture végétalisée.** Ces toitures permettent de garder la maison fraîche en été et de la mettre à l'abri des grands froids l'hiver. Elles se composent de 4 couches distinctes : une membrane d'étanchéité, une couche de drainage et de filtration, un substrat de croissance et une couche végétale. Pour cette dernière couche, on utilise des plantes vivaces et indigènes qui sont résistantes ou des couvre-sols. Les drains quant à eux évitent les écoulements d'eau et les glissements de terre. La pente du toit doit être comprise entre 0 et 20° et le bâti et la charpente très résistante aux charges puisque cette toiture est très lourde.
- Gouttière et descentes d'eau à réaliser en zinc.

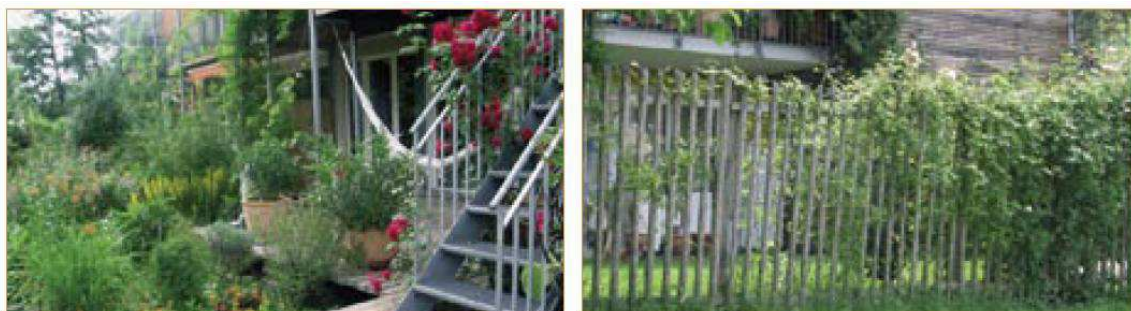
- **ISOLATION :**

- Recours à des isolants végétaux naturels (ex : chanvre, laine de cellulose ou de lin, fibres de bois, laine de mouton, de coco...),

- **REVÊTEMENTS INTÉRIEURS :**

- Utilisation de caoutchouc ou de linoléum (matériaux écologiques, résistants, antistatiques et recyclables)...
- Utilisation de peintures naturelles et ou éco labellisées qui ont l'avantage de ne pas émettre (ou peu) de composés organiques volatils.

- **TRAITEMENT DE L'INTERFACE PRIVÉ / PUBLIC : MUTUALISATION DES ESPACES VERTS ?**

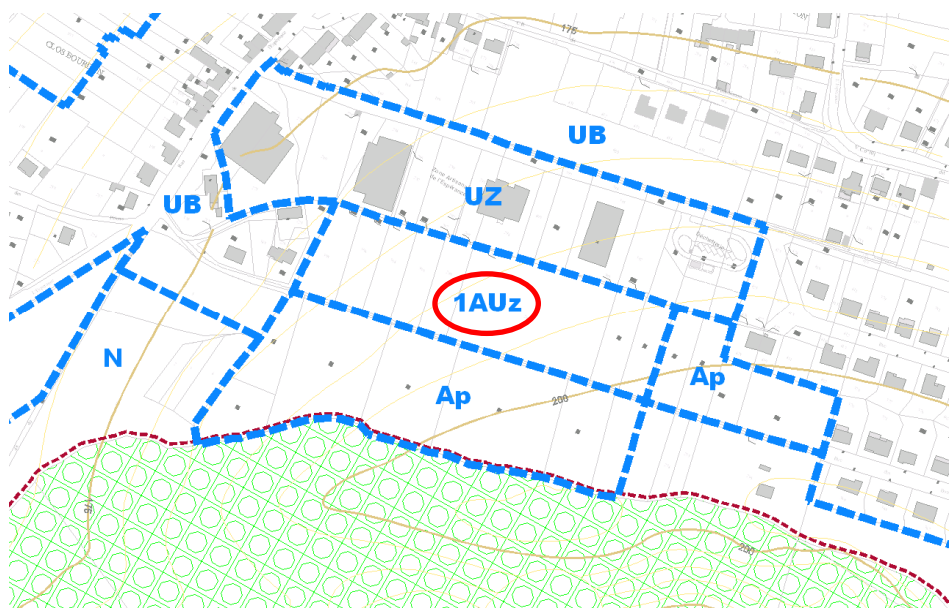
QUELLES CLÔTURES ? PAS DE CLÔTURES ?


Les jardins et les clôtures définissent l'ambiance du quartier au même titre que les maisons.



3. SECTEUR D'O.A.P. DE LA ZONE D'ACTIVITÉS DE L'ESPÉRANCE

Les terrains concernés sont classés par le P.L.U. en zone à urbaniser à court terme à vocation d'activités 1AUz. Cet espace d'1ha 80a, voué à accueillir de nouvelles activités, était déjà inscrit au document d'urbanisme initialement approuvé en 2000.



Source : © extrait du document graphique du règlement – plan n°4C

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE D'EXTENSION DE LA Z.A.

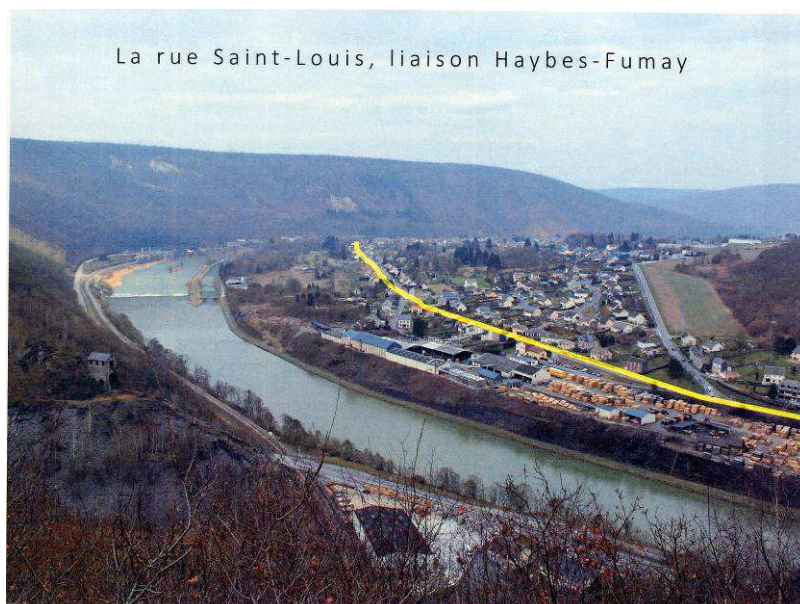
- Desserte principale depuis la rue de l'Espérance (carrefour existant à réaménager),
- Réaménagement du chemin existant débouchant sur le quartier d'habitat « Les Dzivages »,
- Ne pas favoriser le transit des poids-lourds vers le quartier d'habitat « Les Dzivages »,
- Accompagnement végétal des volumes bâtis, traitement paysager des espaces utilitaires visibles côté route principale (aires de stockages de matériaux, parkings...),
- Traitement qualitatif des clôtures : accompagnement végétal (haies composées), couleurs sombres pour les clôtures grillagées,
- Recherche de la qualité architecturale et paysagère concernant les façades bâties et les pignons (sensibilité paysagère, pas d'effets de rayures, etc.).

RÉSEAUX :

- Réseaux existants (eau potable, électricité) à prolonger.
- Gestion adaptée des eaux pluviales à prévoir (aménagement d'un bassin de récupération et de régulation des eaux pluviales au sein de la zone).

4. RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE SAINT-LOUIS (R.D. 7)

Source : Extraits de l'étude sur le réaménagement de la rue Saint-Louis / Documents datés du 28 août 2013 et du 26 novembre 2013 - Parc Naturel Régional des Ardennes - Bocage Agence de Paysage



4.1. État des lieux : points principaux relevés

Source : Extraits de l'étude sur le réaménagement de la rue Saint-Louis / Documents datés du 28 août 2013 et du 26 novembre 2013 - Parc Naturel Régional des Ardennes - Bocage Agence de Paysage

D'après la carte d'état-major de la fin du XIX^{ème} siècle, **la rue Saint-Louis** n'existe pas. C'est la rue de l'Espérance qui mène au site ardoisier du même nom, qui assure la liaison avec Fumay.

Une fonction de desserte et d'entrée de Haybes

La rue Saint-Louis a été créée suite aux importantes destructions de la première guerre mondiale (1914 – 1918), où la ville a été dévastée. Aujourd'hui elle assure à la fois une fonction de desserte des résidences, et d'entrée de la commune. En outre, elle a un statut de voie départementale de catégorie 3 (R.D.7), et elle accueille un transit journalier de quelques 3267 véhicules (comptages 2009), essentiellement pour les déplacements pendulaires domicile - travail - services.

Un parcours piétonnier peu facilité

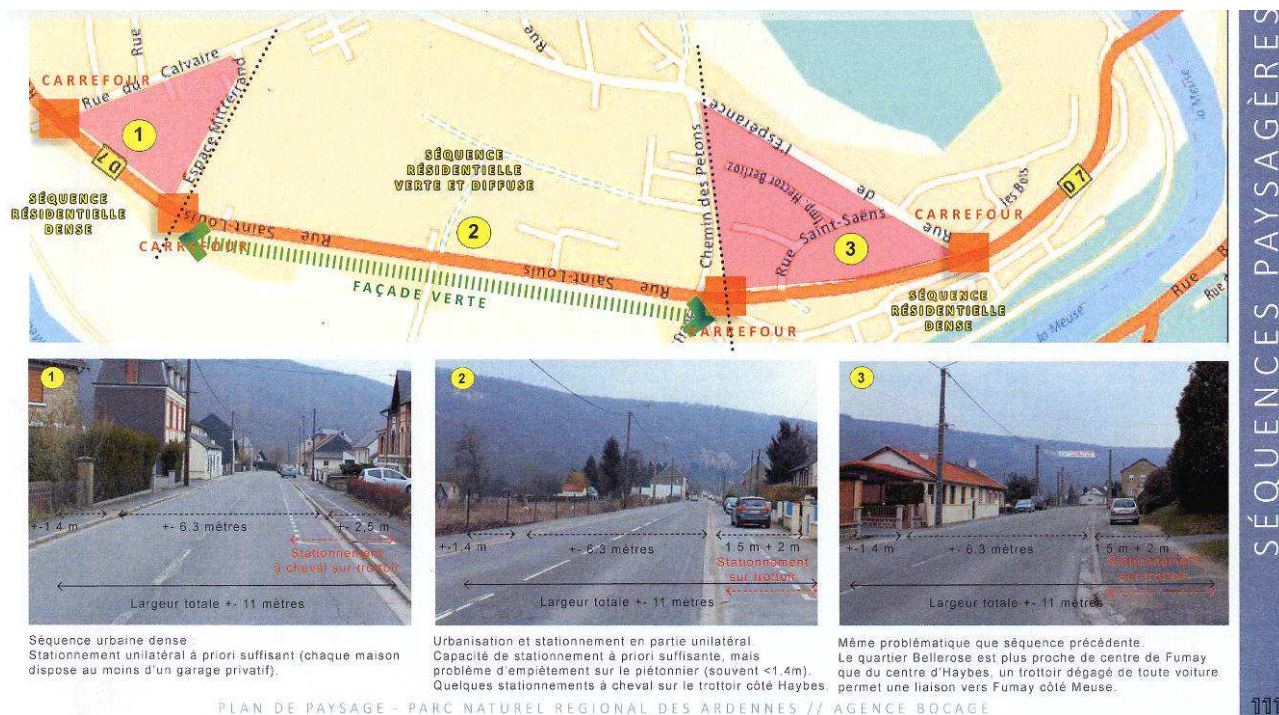
L'axe dispose d'une capacité de stationnement **à priori** suffisante, mais celle-ci est due en partie à un **empiétement des véhicules sur le piétonnier**, lequel est souvent hors normes d'**accessibilité**. Le parcours piétonnier est discontinu et souvent d'une largeur insuffisante. Le stationnement à cheval sur le trottoir est peu engageant pour le stationnement par crainte de dégâts potentiels.

Une vitesse globalement encouragée

Ensuite, la vitesse des véhicules y est souvent excessive du fait de la largeur relativement confortable de la voie (normes départementales). La vitesse est également favorisée par la linéarité de l'axe de 2 km et la quasi-absence de priorité à droite.

Un cadre paysager peu valorisé

Enfin, l'environnement paysager de l'axe est peu valorisé (réseaux aériens et souterrains omniprésents et rédhibitoires pour les plantations d'arbres, aspect très minéral, forte présence des voitures, etc.).



SÉQUENCES PAYSAGÈRES

111

4.2. Identification des enjeux paysagers

Source : Extraits de l'étude sur le réaménagement de la rue Saint-Louis / Documents datés du 28 août 2013 et du 26 novembre 2013 - Parc Naturel Régional des Ardennes - Bocage Agence de Paysage

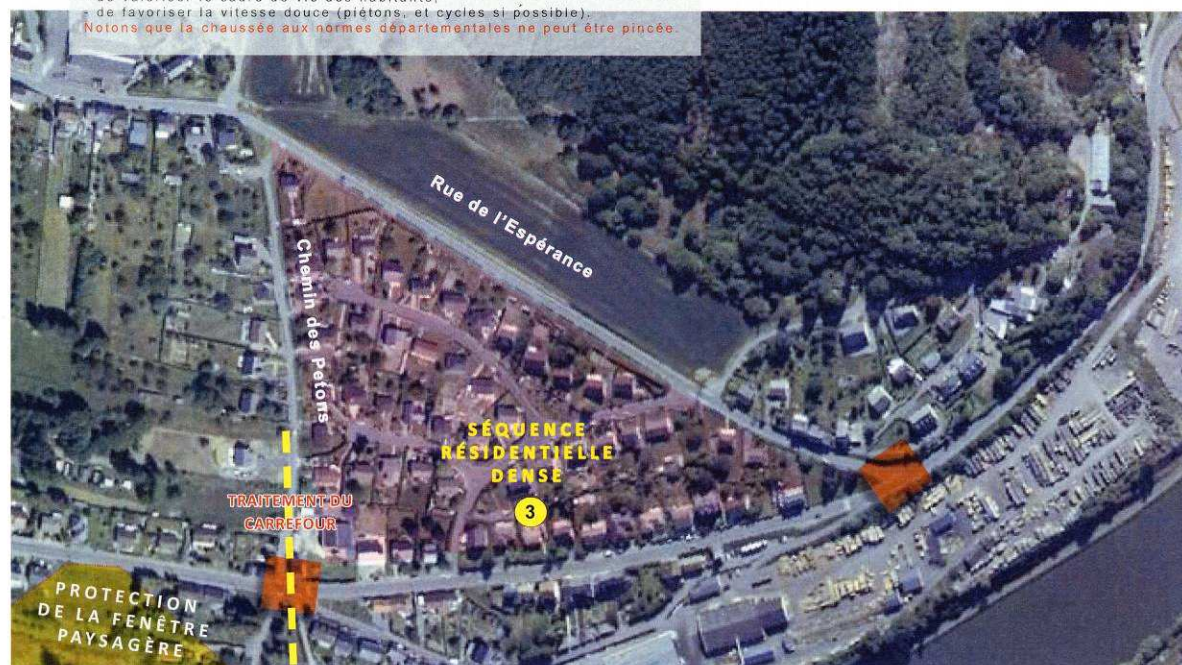


PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

116

La rue Saint-Louis, valorisation des séquences

L'objectif sera triple :
 - de pacifier la vitesse,
 - de valoriser le cadre de vie des habitants,
 - de favoriser la vitesse douce (piétons, et cycles si possible).
 Notons que la chaussée aux normes départementales ne peut être pincée.



PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

117

La rue Saint-Louis, enjeux paysagers

LE PLU, UN OUTIL DE PROTECTION DES PAYSAGES :

Les enjeux seront :

- d'éviter la banalisation de la rue et son évolution vers un corridor urbain fermé,
- permettre la perception de la vallée à partir des coteaux,
- intégrer les vues et les coupures vertes pour valoriser l'identité de la rue.

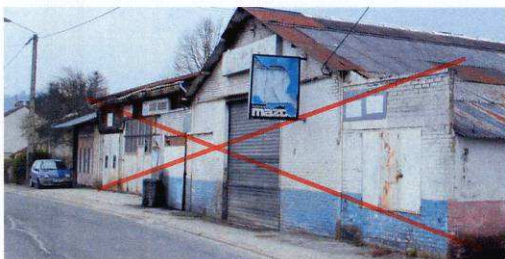


Protection de la fenêtre paysagère. La fenêtre paysagère n'empêche pas de planter des vergers si ceux-ci sont en bord de route les vues passent sous les frondaisons. Pourquoi pas des jardins familiaux ou des potagers ?



Le maintien des vues est également lié au mode de gestion des parcelles, la parcelle en avant-plan est broutée par les moutons, la parcelle derrière est à l'abandon ? (arbres sénescents).

TRANSFORMER LES CONTRAINTES EN OPPORTUNITÉS



L'ancien garage, une friche commerciale dévalorisante, sera démoli à terme. Cette démolition pourrait permettre de réouvrir une vue sur la vallée, d'aménager un parc extensif, de créer une nouvelle liaison avec la voie verte ?...



Le maintien des vues est aussi un choix que font spontanément certains propriétaires qui n'entourent pas leurs propriété de haies ou permettent à la vue de passer avec des haies basses ou des clôtures ajourées.

PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

ENJEUX PAYSAGERS

115

Incidences sur le projet de P.L.U. :

Le projet de révision générale du P.L.U. tient compte d'une fenêtre paysagère identifiée par cette étude portant sur des terrains non bâtis, en matérialisant le point de vue sur la Meuse et en reclassant l'emprise concernée en zone naturelle N.

4.3. Scénarios potentiels d'aménagement

Des scénarios potentiels d'aménagement ont été proposés à la municipalité de Haybes. À ce jour aucun n'est retenu.

- A. **Un scénario minimaliste**
- B. **Un scénario n°1**
- C. **Un scénario n°2**

A. Un scénario minimaliste

La rue Saint-Louis, scénario minimaliste



PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

118

La rue Saint-Louis, scénario minimaliste

le principe de base sera de respecter le fonctionnement actuel :

- AMÉNAGEMENT DES CARREFOURS SOUS FORME DE PLATEAUX :

Objectif : marquage des carrefours et priorité à droite (sens entrant) et forte pacification de la vitesse (zone 30).



1 - Carrefour rue Saint-Louis / rue du calvaire :

Marquage du carrefour avec un plateau ralentisseur et rétablissement de la priorité à droite.



2 - Carrefour rue Saint-Louis / espace Mitterrand :

Marquage du carrefour avec un plateau ralentisseur et rétablissement de la priorité à droite.



3 - Carrefour rue Saint-Louis / rue de l'espérance :

Marquage de l'entrée de la voie résidentielle et de l'entrée de commune et rétablissement de la priorité à droite (rue de l'espérance = axe prioritaire).



Marquage du seuil avec une résine colorée gravillonnée (pas de plateau)

Interdiction aux P.L. sauf desserte locale.

PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

119

B. Un scénario n°1

La rue Saint-Louis, scénario 1

le principe de base sera de respecter le fonctionnement actuel :

- AMÉNAGEMENT DES CARREFOURS + EFFACEMENT DES RÉSEAUX :

- marquage des carrefours et priorité à droite (sens entrant) et ralentissement de la vitesse.
- l'effacement des réseaux permet de réaliser des *plantations intersticielles* entre les places de stationnement existantes.

Bilan de la solution :

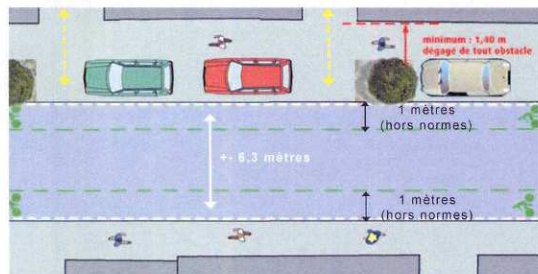
- **Points forts :** +
 - Intervention limitée sur l'existant,
- **Points faibles :** -
 - Perte de places de stationnement, coût effacement de réseaux,
 - plantations très contraintes (stationnements, passage piétons et accès riverains).



Sur cette séquence aux emprises très contraintes il ne sera pas possible de planter, néanmoins une bande cyclable hors normes pourrait être matérialisée.



Le choix d'arbre-tige fastigiée (ou en colonne) sera moins contraignant (compacité) et moins gênant pour le riverain (côté soleil couchant). Les plantations intersticielles seront unilatérales. L'effet de perspective visuelle dans l'axe de la voie permettra d'avoir un effet de masse significatif.



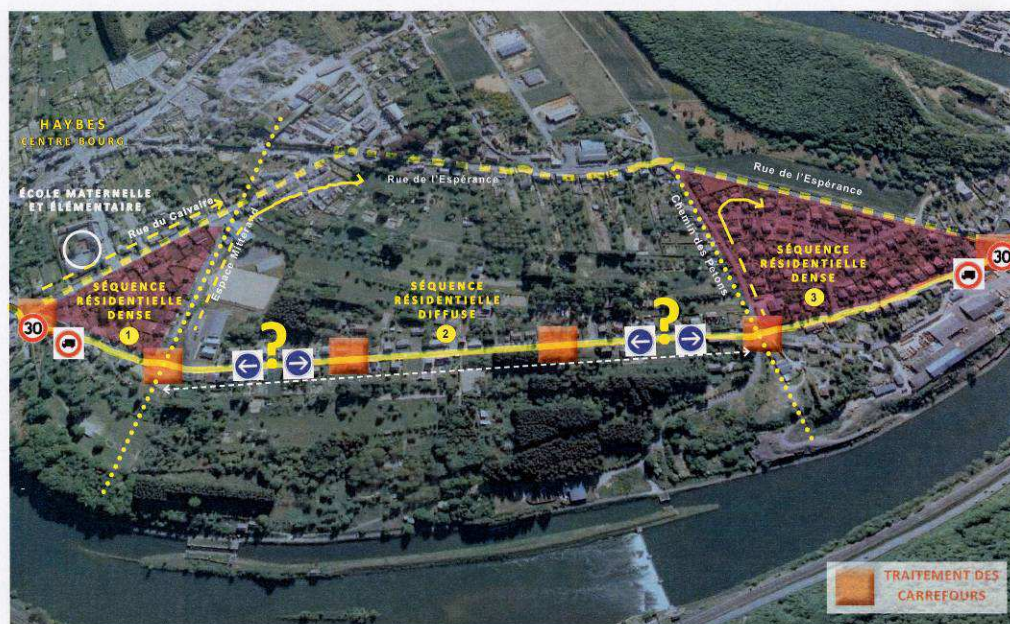
PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

121

C. Un scénario n°2

La rue Saint-Louis, scénario 2 :



PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

122

La rue Saint-Louis, scénario 2

le principe de base sera de créer un sens unique :

- CARREFOURS + EFFACEMENT DES RÉSEAUX + SENS UNIQUE :

- remplacement des stationnements sur le trottoir par un stationnement sur chaussée, chicanes accompagnées de plantations pour casser la linéarité de l'axe,
- marquage des carrefours et priorité à droite (sens entrant) et ralentissement de la vitesse.



Bilan de la solution :

- Points forts : +

- Forte valorisation paysagère de l'axe : entrée de ville et habitat résidentiel.

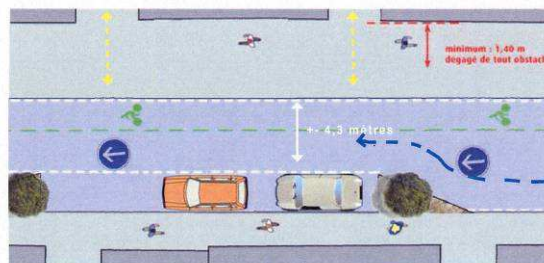
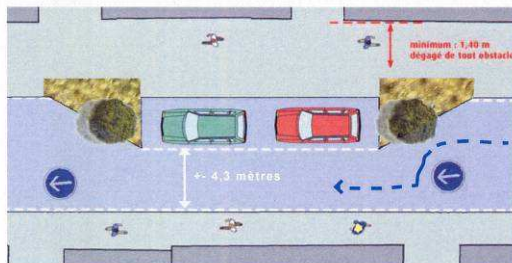
- Points faibles : -

- Coût effacement de réseaux,
- Coût de création des chicanes (bordures et plantations),
- Modification des habitudes des résidents.



Forte pacification de la vitesse et valorisation du caractère résidentiel.

ALTERNANCE DES CHICANES D'UN CÔTÉ OU L'AUTRE DE LA VOIE.



PLAN DE PAYSAGE - PARC NATUREL REGIONAL DES ARDENNES // AGENCE BOCAGE

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

127

5. THÉMATIQUE TOURISME, SPORTS ET LOISIRS

Le territoire de Haybes est concerné à ce jour par des actions ou opérations projetées en faveur des activités touristiques, sportives et de loisirs.

5.1. AMÉNAGEMENT D'UNE "VIA FERRATA".

Avant-propos :

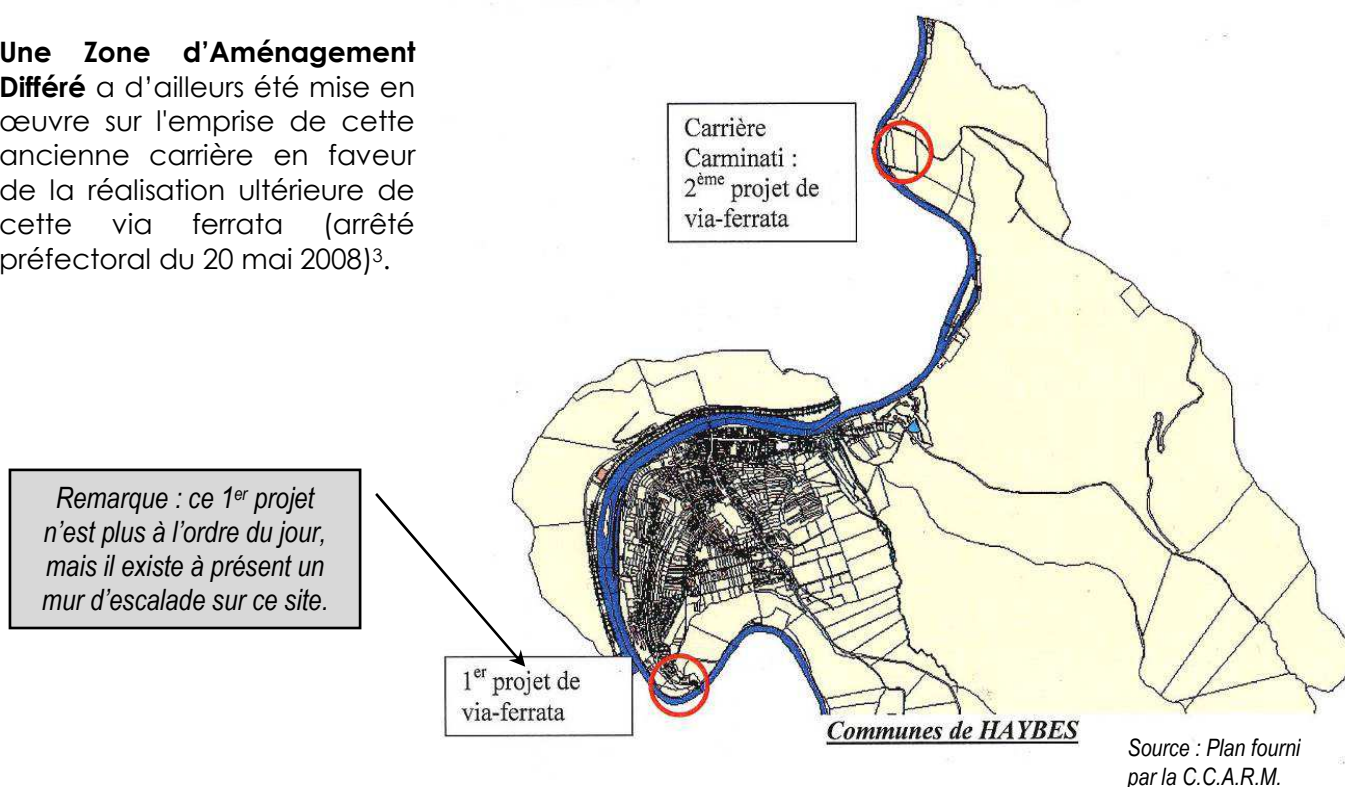
D'origine Italienne, les "Via Ferrata" sont des itinéraires rocheux équipés de câble, d'échelons, de pont de singe, et de passerelles à caractères aériens et parfois acrobatiques. Nées dans les Dolomites pendant la guerre de 1914/18, elles étaient jadis réservées au transport des hommes et de l'artillerie.

Aujourd'hui, elles permettent aux randonneurs de découvrir un terrain où évoluent les grimpeurs. Cette nouvelle forme d'activité ludique en montagne a su, avec le temps, trouver sa place entre la randonnée et l'escalade. Ces nouveaux pratiquants cherchent des sensations fortes, liées au vide, sans pour autant aspirer à pratiquer l'escalade ou l'alpinisme avec la technicité et l'investissement personnel qu'ils supposent. La pratique de Via Ferrata constitue un tremplin pédagogique vers ces activités plus classiques.

En France, l'histoire des "Via Ferrata" remonte à 1988. C'est à cette date, que la vallée de Freissinière accueille le premier équipement revendiquant le nom de "via ferrata". Suivra peu de temps après et deux vallées plus loin, l'itinéraire des Vigneaux et l'Aiguillette du Lauzet. Les vallées alpines et l'arrière pays niçois suivront ensuite l'exemple.

Une via ferrata est projetée sur le territoire de Haybes. Ce projet est porté par la Communauté de Communes Ardenne Rives de Meuse. Il est **situé à l'extrémité nord du territoire communal**, à l'emplacement **d'une ancienne carrière de cailloux** dite "**Carminati**", et à proximité immédiate du sentier de randonnée transfrontalier E.L.F.E. (voir ci-après).

Une Zone d'Aménagement Différé a d'ailleurs été mise en œuvre sur l'emprise de cette ancienne carrière en faveur de la réalisation ultérieure de cette via ferrata (arrêté préfectoral du 20 mai 2008)³.



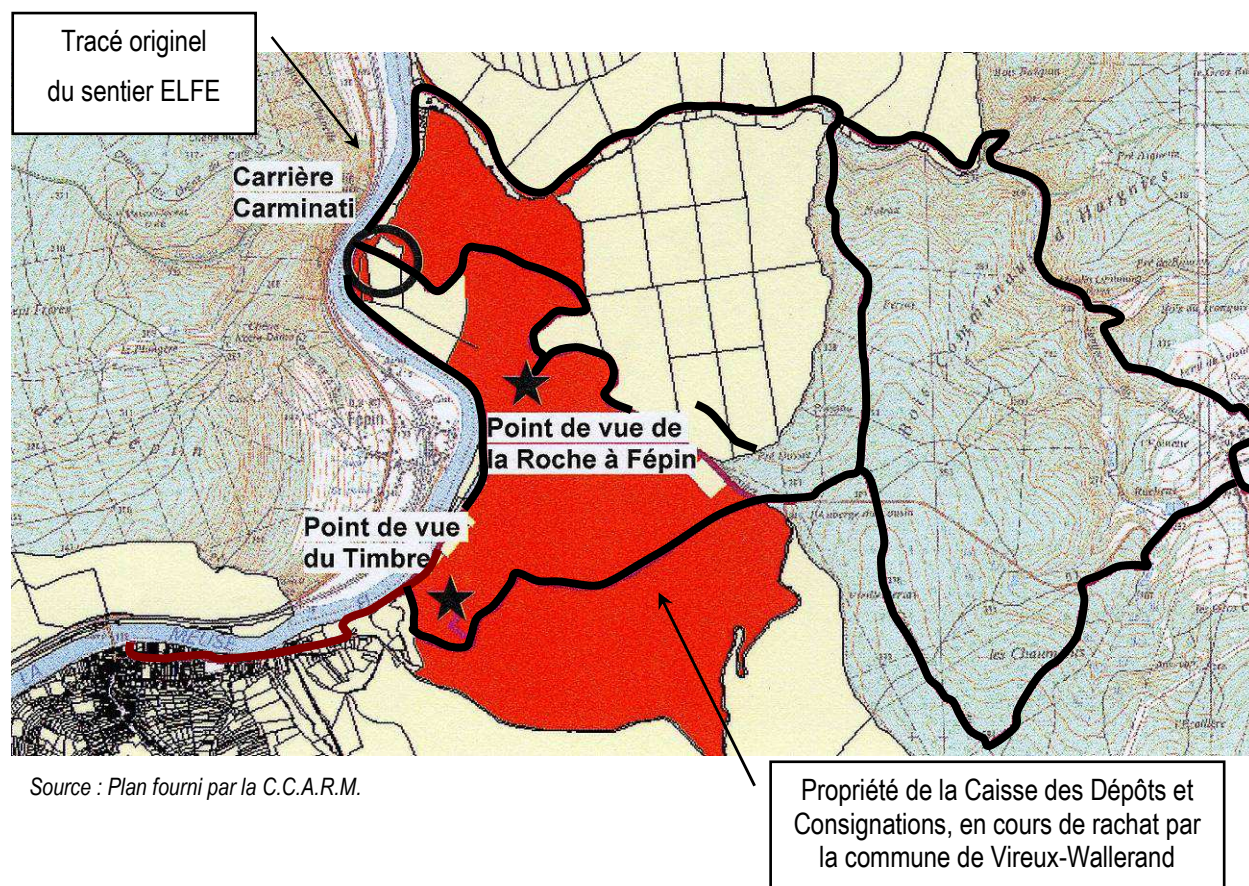
³ La Zone d'Aménagement Différé est reportée sur le plan n°5E "Annexes – Informations diverses" joint au dossier de P.L.U.

5.2. MODIFICATION DU TRACÉ DU SENTIER « ELFE⁴ ».

Le tracé originel du sentier de randonnée E.L.F.E. passait le long de la carrière Carminati. Faute d'autorisation de passage de la part des propriétaires concernés, ce tracé a dû être abandonné.

La maîtrise foncière de la carrière Carminati permettra **de lui redonner son tracé initial**, et de former ainsi une boucle de 8 kilomètres environ, desservant par ailleurs les points de vue du Timbre et de la Roche à Fépin, ce dernier étant déjà aménagé par la C.C. Ardenne Rives de Meuse.

En parallèle, des terrains appartenant à la Caisse des Dépôts et Consignations sont en cours de rachat par la commune de Vireux-Wallerand. **Cette dernière autorisera le passage du sentier ELFE sur ces terres, desservant ainsi par la même occasion le second projet de Via Ferrata, et ce depuis le centre-ville de Haybes.**



⁴ Des informations complémentaires sur ce sentier figurent dans le rapport de présentation du P.L.U. (cf. pièce n°1)

5.3. CONCLUSION

La Ville de Haybes entend accompagner pleinement **ces projets cohérents avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, et en parfaite complémentarité avec les équipements sportifs et touristiques existants**, avec en tête :

- le sentier d'interprétation du patrimoine ardoisier de la vallée de Mohron à Haybes ;
- le parc Saint-Joseph à Fumay qui propose entre autres activités, un parcours acrobatique forestier en hauteur et une tyrolienne géante de plus d'un kilomètre (installée sur le territoire de Haybes au-dessus de la Meuse – cf. image ci-contre).
- et les différents points de vue aménagés.



Panneaux thématiques et Mine d'ardoise



Point de vue de la Platale et son panneau informatif



Tyrolienne Géante d'Aventure Parc

Ce parcours de Via Ferrata sera porteur de retombées économiques directes et indirectes au plan local, par le biais de divers facteurs :

- Séjours construits autour de l'activité, notamment pour les collectivités ;
- Complémentarité avec les diverses activités de pleine nature, proposées localement ;
- Hébergement, restauration, commerces locaux ;
- Vente et location de matériel technique ;
- Demande d'encadrement pour l'activité par les professionnels (guides de haute montagne, moniteur d'escalade).

Ce projet constituera également un outil important d'animation locale par sa proximité pour la population provenant notamment des centres urbains proches.

La volonté de revenir au tracé d'origine du sentier E.L.F.E. s'inscrit tout autant dans cette politique globale de développement touristique et de loisirs, en cohérence également avec les aménagements déjà réalisés dans ce domaine.

6. PRÉSERVATION DES PARTICULARITÉS PATRIMONIALES⁵

Bien que détruite lors de la première guerre mondiale, Haybes dispose d'un patrimoine bâti ancien remarquable. Les maisons de maîtres de styles pittoresque ou moderne (avec une influence évidente de l'art déco, l'utilisation fréquente de la brique et de la céramique) sont caractéristiques de l'entre-deux guerre et leurs toitures mansardées, recouvertes d'ardoises aux couleurs et aux formes différentes, témoignent de la qualité des ressources et des savoir-faire locaux.

Des traces de cette exploitation (verdeaux, murets, calades) sont encore visibles et mériteraient d'être encore valorisées.

6.1. GUIDE DE L'HABITAT DU P.N.R.A.

Le guide de l'habitat du P.N.R.A. diffusé en avril 2009 à toutes les communes du territoire, offre quelques conseils concernant le maintien et l'amélioration du patrimoine bâti.

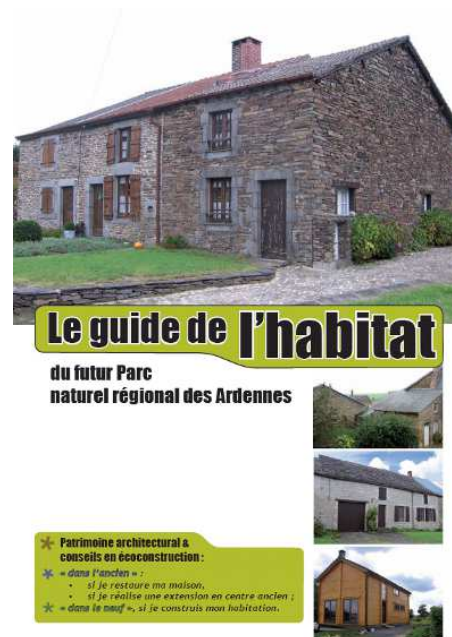
Il peut être utile pour définir des règles favorisant l'embellissement de l'architecture vernaculaire mais aussi le développement de l'écoconstruction.



Se renseigner en Mairie et/ou télécharger le document sur le site internet du Parc Naturel Régional des Ardennes

<http://www.parc-naturel-ardennes.fr>

Contacter le P.N.R.A.



6.2. FICHES « CONSEILS » DU S.T.A.P. 08

Le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine des Ardennes a établi plusieurs fiches « conseils » mises à la disposition du public (exemple : pour les ouvertures, les toitures, les façades, etc.).



Se renseigner en Mairie et/ou télécharger les fiches sur le site internet du S.T.A.P. des Ardennes

<http://www.culture.gouv.fr/culture/sites-sdaps/sdap08>

Contacter le S.T.A.P.



⁵ Cette richesse patrimoniale est rappelée dans les Porters À Connaissance du Préfet et du P.N.R.A.