

ANALYSE DE LA MODIFICATION n° 2 DU PLUm ORLEANS METROPOLE



CIMO
Club Immobilier de la
Métropole Orléanaise

AVRIL 2024

ANALYSE DE LA MODIFICATION N°2 DU PLUm

Cette lettre d'observation s'inscrit dans la continuité des commentaires exprimés lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 septembre 2021 au 12 novembre 2021, portant sur le projet du PLUm. Notre objectif est d'apporter une perspective opérationnelle, fondée sur notre expérience dans le domaine de l'immobilier, afin de contribuer à façonner de manière vertueuse l'urbanisation de la Métropole d'Orléans. Nous considérons cette démarche comme une opportunité importante pour partager nos connaissances et notre engagement envers le développement harmonieux de notre territoire.

1 - BANDE DE CONSTRUCTIBILITE ET D'IMPLANTATION

La proposition de modification n°2 du règlement du PLUm d'ORLEANS METROPOLE vise principalement à apporter des clarifications concernant la définition de la bande de constructibilité et des règles d'implantation. Cette clarification implique une redéfinition de nombreux termes utilisés dans le lexique du document :

Extrait de la modification n°2 du PLUm

Dispositions générales - Lexique

>> Alignement

Désigne, au sens du présent règlement, la limite entre ~~l'emprise publique ou~~ la voie et la propriété riveraine.

>> ~~Autres~~ emprises publiques

Les ~~autres~~ emprises publiques correspondent aux espaces extérieurs publics qui ne répondent pas à la notion de voie, ~~au sens de la voirie routière publique, ni d'équipement public (ex. rue piétonne, etc.)~~ telles que les voies ferrées, les cours d'eau domaniaux, les canaux, les jardins et parcs publics, les parkings, terrains supportant les équipements publics (écoles, bâtiments administratifs...).

>> Bande de constructibilité

Les ~~bandes de constructibilité~~ correspondent aux portions de terrain délimitées à partir ~~des emprises publiques et~~ des voies suivant une profondeur fixée par le règlement de chaque zone. Afin de limiter l'urbanisation en 2^e ou 3^e rang des voies, la constructibilité peut être réduite au-delà de ces bandes. Un projet situé de part et d'autre de la limite d'une bande de constructibilité doit être conforme aux règles applicables de part et d'autre de cette limite. Les modalités d'application des ~~bandes de constructibilité~~ sont précisées par l'article DC-1.7 des dispositions communes à toutes les zones.

>> Circulation générale

Ensemble des flux de déplacement réalisé sur une voie publique ou privée, aménagée et suffisamment dimensionnée pour permettre la circulation de tous types de véhicules (ex. PL, VL, deux-roues, piétons, véhicules de service tels que pompiers, poste...), et livrée de plein gré ou laissée par son propriétaire à la libre disposition du public.

>> Venelle

Petite rue ou ruelle, souvent courte et étroite, reliant deux autres rues plus importantes. Selon le présent règlement, les voies ne permettant matériellement pas le passage ~~de véhicules légers d'engins de secours (passage utile de 3 m minimum)~~ sont considérées comme des venelles, indépendamment de leur usage, de leur revêtement ou de leur équipement.

>> Voie

Espace ouvert et aménagé pour accueillir la ~~circulation générale des véhicules légers~~. La voie comprend la partie roulante, mais aussi ses aménagements tels que trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, stationnement en voirie (le long d'une rue, d'un quai...). Son statut peut être privé, sauf s'il comporte un système de fermeture (barrières, portail, interdiction d'entrer, etc.). Au sens du présent règlement, les termes de rues, ~~espaces publics, voies, voies~~ publiques se rapportent tous aux ~~voies~~ de circulation, telles que précédemment définies. ~~Les parkings de surface en nappe qu'ils soient publics ou privés ne font pas partie de la voie.~~

ANALYSE DE LA MODIFICATION N°2 DU PLUm

Remarques :

ORLEANS METROPOLE a la volonté, à travers cette modification, d'éviter la création de zones d'implantation ou de constructibilité le long des nouvelles voies d'accès découlant de petits lotissements.

La notion de voie est ici précisée par rapport à son usage : la circulation générale. C'est-à-dire qu'une voie n'ayant pas les caractéristiques d'une voirie routière publique n'est pas considérée comme une voie au sens du présent règlement. De ce fait, les voies de desserte en calcaire ou juste composées d'une bande roulante bitumée et destinées à desservir uniquement des petits lotissements ou opérations groupées ne généreront pas de bande d'implantation ou de constructibilité.

Toutefois, l'application conjointe de cette règle avec celle concernant la limitation des hauteurs, telles que définies aux articles 2.5.2 des zones UR1, UC1, UB, UF1 et UF2, risque de contredire les intentions urbanistiques énoncées dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLUm, ainsi que les objectifs d'aménagement du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

En effet, de nombreux terrains situés dans des zones déjà très urbanisées pourraient voir leur capacité de construction réduite, ce qui va à l'encontre des principes de la loi ELAN visant à encourager la densification urbaine et à lutter contre l'étalement urbain ainsi qu'à promouvoir une gestion plus économe de l'espace.

Extrait du Règlement - article UR1-2.5.2 et UR1-2.2.1

>> ARTICLE URI-2.5.2 / HAUTEURS DANS LA PROFONDEUR DES PARCELLES

1. Au-delà de la bande d'implantation fixée à l'article UR1-2.2.1, la hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 7 m à l'acrotère en cas de toiture terrasse et 8,50 m au faitage en cas de toiture à pentes.
2. Dans le périmètre du Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Vallée de la Loire, cette hauteur maximale est majorée d'1 m, sans pouvoir excéder la hauteur maximale fixée par le plan des hauteurs.

>> ARTICLE URI-2.2.1 / DANS UNE BANDE D'IMPLANTATION A COMPTER DE L'ALIGNEMENT

1. En cas d'implantation des constructions à l'alignement, la bande d'implantation est fixée à 15 m à compter de cette limite.
2. En cas de recul, la bande d'implantation est étendue de la même distance que ce recul, sans pouvoir excéder 20 m de profondeur à compter de l'alignement.
3. Les constructions doivent être implantées sur les limites séparatives ou en retrait des limites séparatives :
4. En cas d'implantation en retrait des limites séparatives, celui-ci doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction à édifier avec un minimum de 3 mètres ($L=H/2$ mini 3 m).

Exemple :

Pour illustrer les conséquences de cette modification, nous avons examiné un projet localisé dans la zone UR1 du PLUm d'ORLEANS METROPOLE. Conformément aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), ce projet devrait offrir une densité moyenne de 50 logements par hectare, avec la création d'espaces boisés le long de la route départementale pour servir de barrière végétale et sonore face à cet axe très fréquenté.

Extrait de l'OAP Entre de Ville

Ce quartier se découpe en quatre secteurs :

- 1) Au nord de la RD2152: urbanisation modérée et encadrée de l'habitat,
- 2) Au sud de l'axe RD2152: urbanisation modérée et encadrée de l'habitat,
- 3) Nord ouest: secteur d'équipement d'intérêt collectif et services publics,
- 4) À l'ouest : encadrement des projets à vocation économique.

1) Secteur nord :

Le secteur au nord de la RD 2152 destine 1,8 ha à la construction de logements avec une densité moyenne de 50 lgts/ha pour une réalisation potentielle totale d'environ 100 logements. Les hauteurs des collectifs devront être en cohérence avec les logements avoisinants et l'usine Maingourd.

Des espaces boisés classés permettent de conserver des îlots de verdure le long de cet axe.

ANALYSE DE LA MODIFICATION N°2 DU PLUm

Proposition de points à ajuster :

L'ajustement de certaines définitions permettrait de clarifier la notion de voie tout en respectant les intentions d'Orléans Métropole de ne plus considérer les emprises publiques telles que les parcs, jardins publics et équipements publics comme générant des bandes de constructibilité.

>> Circulation générale

Ensemble des flux de déplacement réalisé sur une ~~voie~~ publique ou ~~privée, aménagée et suffisamment dimensionnée pour permettre la circulation de tous types de véhicules (ex. PL, VL, deux-roues, piétons, véhicules de service tels que pompiers, poste...),~~ et livrée de plein gré ou laissée par son propriétaire à la libre disposition du public.

La clarification de la notion "PL" s'avère essentielle, car son flou pourrait engendrer des litiges, étant donné la définition précise du Larousse qui le décrit comme un "véhicule automobile de fort tonnage destiné au transport de marchandises". De ce fait, certaines opérations risqueraient de se voir confrontées à des contestations en raison de ces imprécisions, notamment celles incapables d'accueillir des semi-remorques de très fort tonnage ou même des convois exceptionnels. Il est en effet mentionné « de tous types de véhicules ». Ce manque de précision pourrait imposer des contraintes significatives sur certains terrains situés dans des OAP générant des voiries lourdes hors d'échelle artificialisant les sols de manière disproportionnée et allant à l'encontre des intentions de sobriété foncière. Ainsi, une liste exhaustive paraîtrait plus adéquate afin d'éviter toute ambiguïté dans l'interprétation du terme "PL".

La modification n°2 du PLUM introduit une nouvelle définition pour les venelles. Elles sont caractérisées par l'impossibilité de passer pour les véhicules de secours (largeur minimale inférieure à 3m). La circulation générale pourrait être définie par cette possibilité de passage d'un véhicule de secours afin de lever toute ambiguïté.

>> Voie

Espace ouvert et aménagé pour accueillir la ~~circulation générale des véhicules légers.~~ La voie comprend la partie roulante, mais aussi ses aménagements tels que trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, stationnement en voirie (le long d'une rue, d'un quai...). Son statut peut être privé, sauf s'il comporte un système de fermeture (barrières, portail, interdiction d'entrer, etc.). Au sens du présent règlement, les termes de rues, ~~espaces publics, voies, voies~~ publiques se rapportent tous aux ~~voies~~ de circulation, telles que précédemment définies. ~~Les parkings de surface en nappe qu'ils soient publics ou privés ne font pas partie de la voie.~~

Cette définition semble incomplète car elle omet de mentionner les fossés, accotements et espaces verts laissant supposer qu'ils ne font pas partie intégrante de la voie. En conséquence, la définition in situ de l'emprise de la voie sur le terrain s'avère complexe, d'autant plus que la définition de l'alignement ne fait référence qu'au terme "voie" sans inclure son emprise. Il nous paraît donc essentiel de clarifier ce point pour une meilleure compréhension et application des règles d'urbanisme.

Conclusion :

Nous demandons que les définitions de la circulation générale et de la voie soient revues pour éviter les problèmes évoqués précédemment, qui vont à l'encontre des objectifs et des souhaits de la Métropole d'ORLEANS. Il paraît primordial de détailler clairement les dimensions et les caractéristiques des voies, afin de garantir une urbanisation cohérente et en accord avec les volontés Métropolitaines.

Exemples de rédaction possible :

« *Circulation générale :*

*Ensemble des flux de déplacement réalisé sur une voie publique ou privée, aménagée de façon à **permettre la circulation des véhicules de secours (passage utile de 3m minimum)** et livrée de plein gré ou laissée par son propriétaire à la libre disposition du public. »*

« *Voie :*

*Espace aménagé pour accueillir la circulation générale. La voie comprend la partie roulante, mais aussi ses aménagements tels que trottoirs, pistes cyclables, mobiliers urbain, stationnement en voirie, **fossés, accotement et espaces verts les agrémentant** (le long d'une rue, d'un quai...). Son statut peut être privé **à condition de ne pas comporter de système de fermeture** (barrières, portail, interdiction d'entrer, etc...). »*

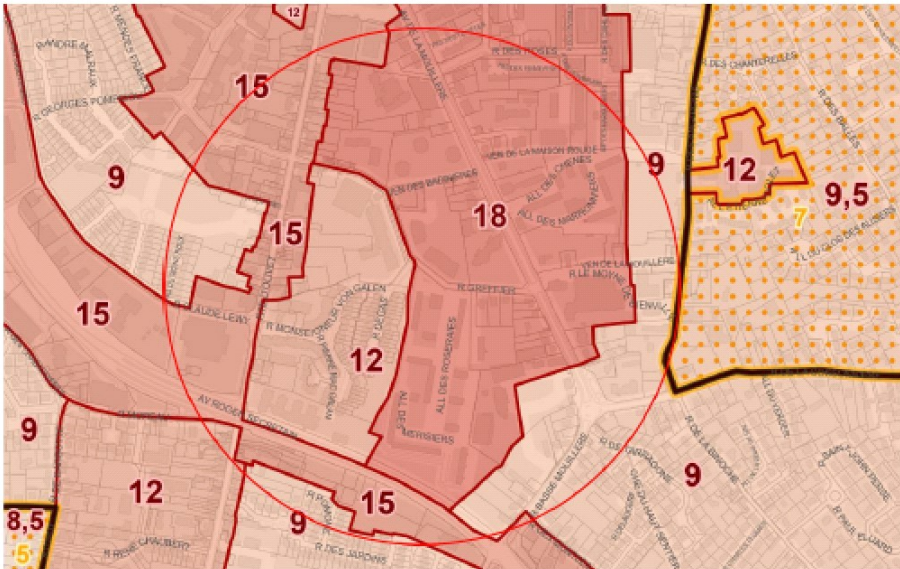
ANALYSE DE LA MODIFICATION N°2 DU PLUm

2 – LIMITATION DES HAUTEURS

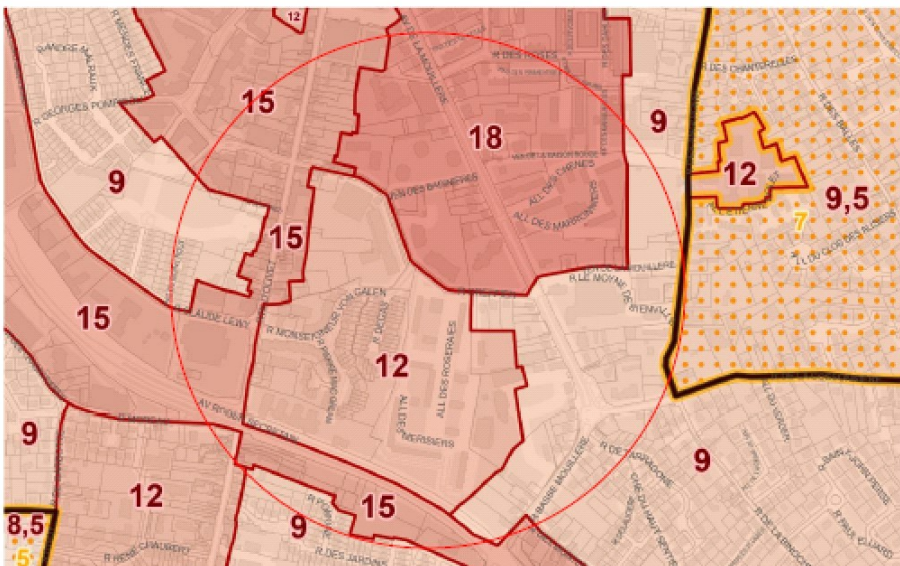
Extrait de la modification n°2 du PLUm

Modification des hauteurs maximales dans le quartier Mouillère :

AVANT



APRES



ANALYSE DE LA MODIFICATION N°2 DU PLUm

Remarques :

Cette modification est justifiée par une hauteur de 18m jugée hors d'échelle par rapport au contexte urbain existant. Pourtant, l'ensemble du quartier est constitué de bâtiments de hauteurs hétéroclites allant de 7m à 33m comme l'illustre cette vue aérienne :



Si le texte évoque à juste titre des ruptures d'échelle avec des hauteurs peu homogènes, il est utile de rappeler que le tramway passe avenue de la Mouillère avec une station située à l'angle de la rue Greffier. Il peut sembler logique de prévoir une plus grande densité à proximité de la station Mouillère pour que de tramway puisse bénéficier au plus grand nombre.

Cette densité existe déjà avec des bâtiments à R+7 de 24m de haut à l'angle de la rue Greffier et de l'avenue de la Mouillère. Dans ce contexte, ce sont les maisons à R+1 de 9m de haut qui peuvent paraître en rupture d'échelle.

Concernant la résidence des Roseraies sur cette même rue Greffier, la modification propose de passer de 18m à 12m pour ne plus construire aussi haut que les tours de la Roseraie. Hors, il est utile de rappeler que cette résidence présente des barres R+4 de 15m de haut et 5 tours R+10 de 33m de haut. Le règlement actuel ne permet déjà pas de construire aussi haut que les tours de la Roseraie.

Conclusion :

Le plan des hauteurs existant paraît cohérent avec les hauteurs moyennes du quartier. Réduire les hauteurs au pied du tramway ne semble pas compatible avec les ambitions de densité et de sobriété foncière du SCOT. Nous proposons de ne pas valider cette modification.

3 – STATIONNEMENT ET AUTO-PARTAGE

Extrait de la modification n°2 du PLUm

>> ARTICLE DC-3.7.11 / STATIONNEMENT ET AUTO-PARTAGE

En application de l'article L. 151-31 du Code de l'urbanisme, l'obligation de réalisation d'aires de stationnement est réduite de 15 % en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres, en auto-partage, à raison au minimum d'un véhicule auto-partagé par tranche de 5 places de stationnement supprimées.

Remarques :

Il nous semble intéressant de préciser dans le PLUM la règle nationale de l'article L.151-31 du code de l'urbanisme qui fixe un minimum de 15% la réduction du nombre de place exigée en cas de réalisation de places en autopartage. Néanmoins, 15% est un minimum imposé par la loi. Orléans Métropole pourrait afficher son ambition de développer les mobilités alternatives en augmentant ce minimum.

Conclusion :

Nous proposons d'augmenter au-delà du minimum réglementaire la réduction du nombre de places exigée en cas de véhicules proposés en autopartage.

4 – PROPOSITION D'ADAPTATION

Extrait de la modification n°2 du PLUm

■ ARTICLE DC-2.4 / IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS ET DES INSTALLATIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES OU AUTRES EMPRISES PUBLIQUES

Les règles d'implantation, en tout point de la ~~construction~~, sont appréciées à partir de :

1. soit la ~~limite séparative~~ **située entre deux propriétés riveraines** ou de la limite d'emprise publique **autre que les voies** ;
2. soit la limite d'une voirie non ouverte à la ~~circulation générale~~ **des véhicules légers** ;
3. soit la limite de fait représentée notamment par les ~~clôtures~~ d'une ~~vanelle~~ non ouverte à la ~~circulation générale~~ **des véhicules légers**.

La notion de limite séparative entre 2 propriétés « riveraines », « point 1 » des dispositions communes ci-dessus, pourrait faire l'objet d'un éclaircissement, ne faisant pas référence à l'assiette du projet.

ANALYSE DE LA MODIFICATION N°2 DU PLUm

>> Limite séparative

La limite séparative est constituée par les limites du terrain d'assiette du projet avec un autre terrain ne constituant pas une emprise publique ou une voie. L'implantation en limite séparative est parfois qualifiée « sur borne », en référence au bornage géométral visant à définir la limite entre deux propriétés.

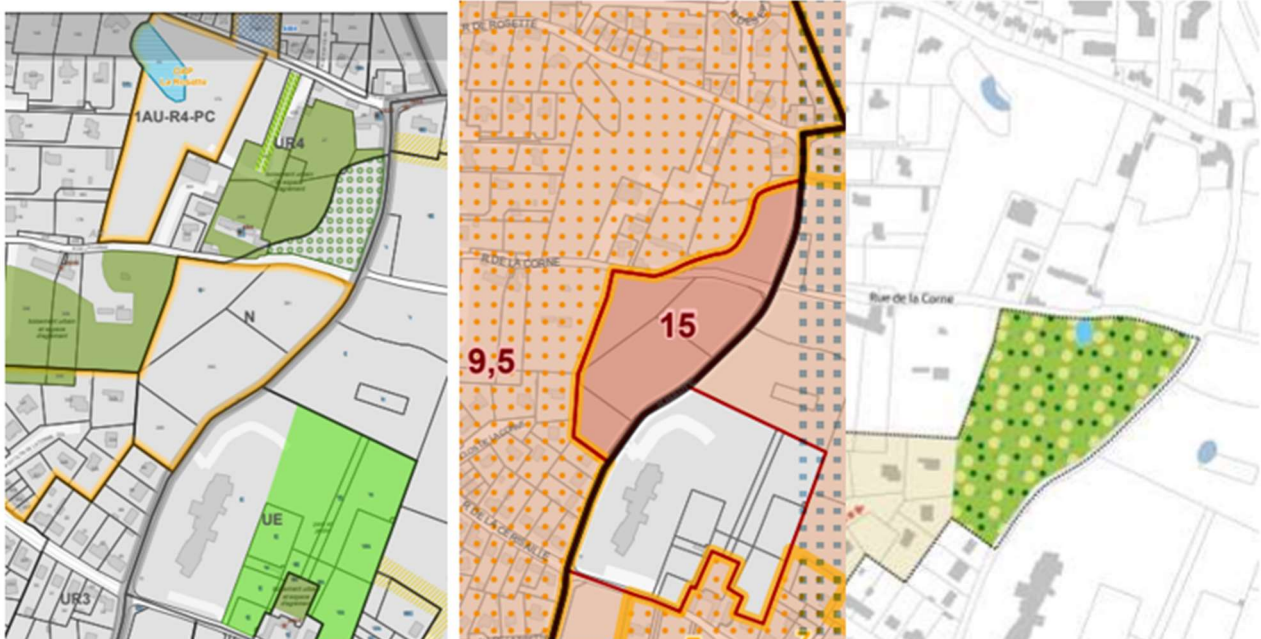
Il est proposé que le 1 de l'article DC-2.4 renvoie à la définition du PLUm :

1. Soit la limite séparative constituée par les limites du terrain d'assiette du projet avec un autre terrain riverain ou la limite d'emprise publique autre que des voies.

5 – QUESTIONS – ERREUR MATERIELLE ?

Extrait du PLUm en vigueur

OAP Cerisaille St Jean le Blanc : H = 15m en zone N



Nous questionnons l'intérêt d'une hauteur maximale de 15m en zone N.