

# Plan Local d'Urbanisme

# S O L E R S

ELABORATION	1 ère REVISION
prescrite le : 19 décembre 2002	prescrite le : 27 novembre 2014
arrêtée le : 27 janvier 2005	arrêtée le : 10 décembre 2019
approuvée le : 18 mai 2006	approuvée le : 27 juillet 2021
modifiée le :	modifiée le :
révision simplifiée le :	révision simplifiée le :
mis à jour le :	mise à jour le :



**PIECE N° 2.3**

**ORIENTATIONS  
D'AMENAGEMENT  
ET DE  
PROGRAMMATION**

VU pour être annexé à la délibération du :  
27 juillet 2021

agence d'aménagement et d'urbanisme

**EU-RÉAL**

14411 emprise, rue Mordaveat 77250 ECUEILLES  
Tel.: 01.60.70.25.08. Fax.: 01.60.70.29.20



## SOMMAIRE

### I – LE CONTEXTE JURIDIQUE ET METHODOLOGIQUE

#### A – Le contexte juridique

1 – Dans l'article L151-6 du code de l'urbanisme.....3

2 – Textes d'application relatifs aux orientations d'aménagement et de programmation.....4

B – Méthodologie : les enjeux et les objectifs communaux .....5

### II – LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

A – LES CIRCULATIONS DOUCES .....6

B – LES CHEMINEMENTS AGRICOLES .....9

C – LES SECTEURS DENSIFIABLES A ENJEUX .....10

Annexe : fiches descriptives des aménagements en faveur des circulations douces .....12

\*

\*

\*

## **I – LE CONTEXTE JURIDIQUE ET METHODOLOGIQUE**

### **A – LE CONTEXTE JURIDIQUE**

#### **1 – Dans l'article L151-6 (ex L123-1-4 du code de l'urbanisme)**

##### **Article L151-6**

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.

##### **Article L151-7**

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 ; → *définir des principes d'aménagement pour les circulations douces et les déplacements agricoles* ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à l'article L. 151-35.

\*

\* \*

## **2 – Textes d'application relatifs aux orientations d'aménagement et de programmation**

**Article R151-6 :** Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

**Article R. 151-7** Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

**Article R. 151-8** Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires, garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1o La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2o La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3o La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4o Les besoins en matière de stationnement ;
- 5o La desserte par les transports en commun ;
- 6o La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

\*

\*

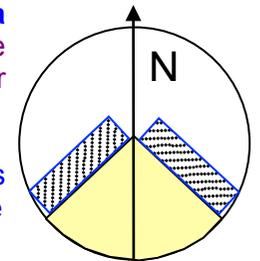
\*

## B – METHODOLOGIE : LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS COMMUNAUX

- **Préambule quant à la finalité d'un P.L.U.** La discussion engagée dans l'élaboration d'un plan local d'urbanisme **visé à définir des droits à construire** en fonction d'un projet déterminé, **de choix d'aménagement** qui doivent procéder d'une **synthèse** entre les données du site et les **objectifs** des acteurs concernés : propriétaires, Commune, etc. (sachant qu'en dernier ressort le P.L.U relève d'une décision du Conseil Municipal).

Ces droits à construire n'entraînent pas - par eux mêmes - une « obligation de faire » : les actions ou opérations engagées (si elles le sont) devront toutefois être conformes avec les dispositions du P.L.U. En clair : il sera toujours possible de faire moins que ce que dit le P.L.U, mais non de faire davantage.

L'objet de l'étude consiste donc ici non directement à déterminer un « parti d'aménagement », mais à définir une **STRATEGIE D'AMENAGEMENT** partagée entre les personnes concernées. Le parti d'aménagement est défini ensuite.



- **Les objectifs du plan local d'urbanisme :**

Le projet d'aménagement et de développement durables comporte des objectifs en matière de circulations douces :

- Faciliter les déplacements doux :

→ Préserver les chemins de randonnée existants.

→ Maintenir et développer le réseau de sentes piétonnes au sein du bourg.

→ Développer les cheminements doux lors des nouvelles opérations d'aménagement en lien avec les zones urbaines attenantes.

Ainsi qu'en matière d'optimisation des espaces densifiables :

→ Encadrer le développement urbain par la mise en place d'orientations d'aménagement et de programmation secteurs enjeux plus de 2.000m<sup>2</sup> pour développement urbain qualitatif moins consommateur d'espace

→ Mettre en place une densité minimale de 25 logements à l'hectare sur les secteurs de plus de 2 000 m<sup>2</sup>.

\*

\*

\*

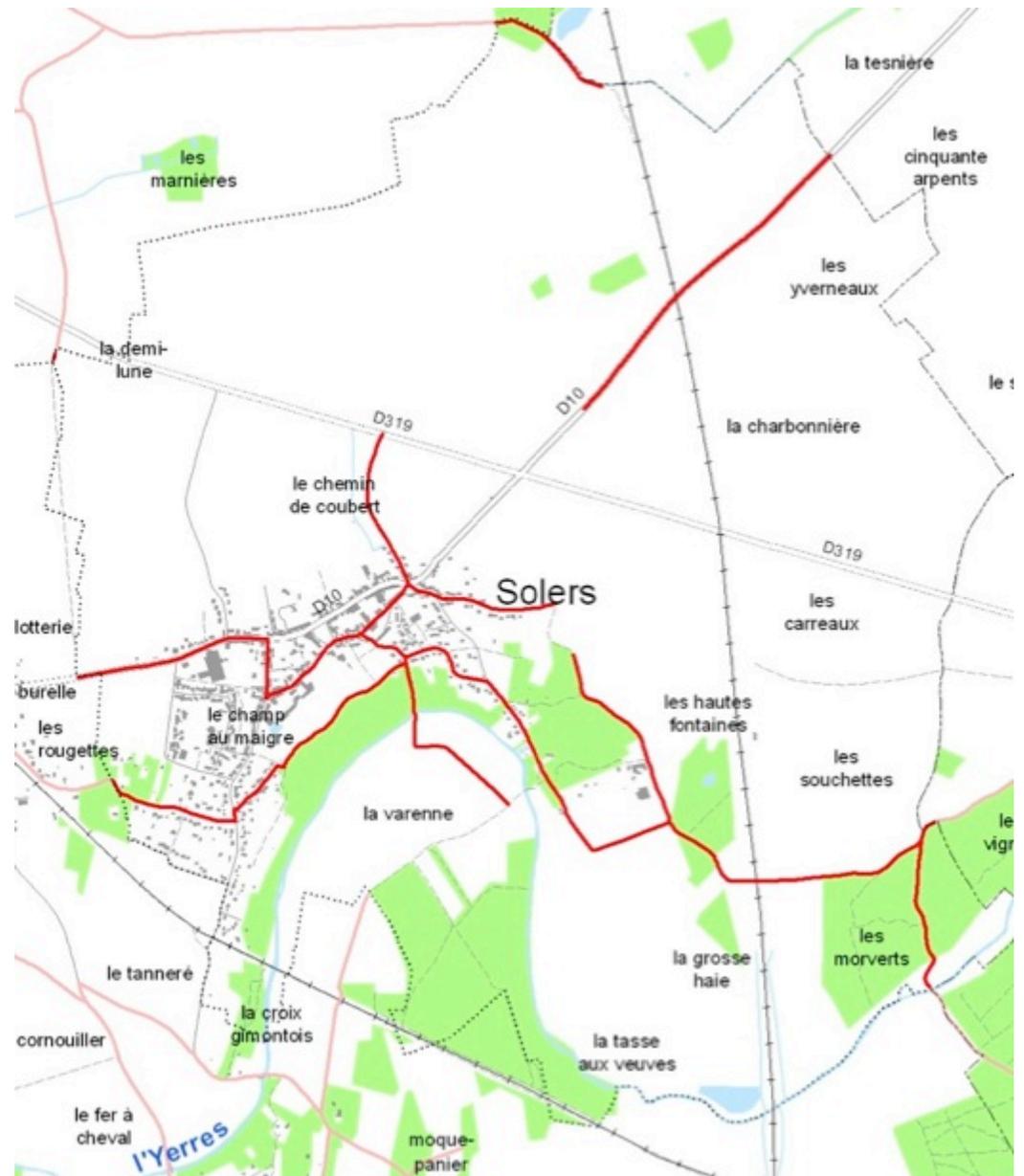
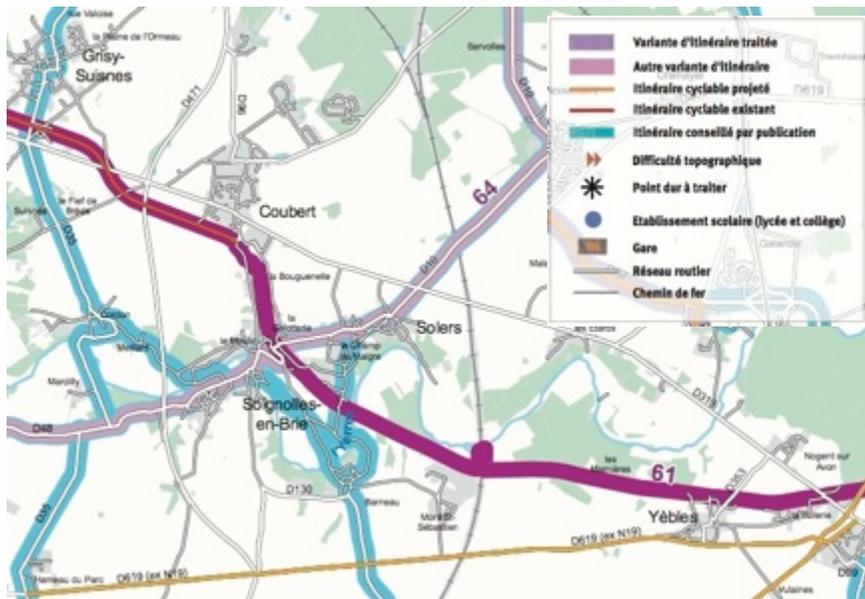
## II – LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

### A – LES CIRCULATIONS DOUCES

- Le principal objectif de la Commune réside dans la maîtrise foncière d'un élargissement sur le côté sud de la RD 10, en direction de Soignolles-en-Brie, lequel fait l'objet d'un emplacement réservé au bénéfice de la Commune dans le PLU révisé.

On notera que cette emprise répond à la fois aux orientations du PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée – ci-contre) et du SDIC, avec l'itinéraire n° 64 (schéma départemental des itinéraires cyclables – ci-dessous).

Les orientations d'aménagement consacrées à ce sujet visent donc à proposer des solutions d'aménagement : l'option proposée ici est celle de la *voie verte*, à la fois piétonnière et cyclable (voir photos page 8 et annexes en page 10).



• Principe d'itinéraire à mettre œuvre (trait rouge) :



**Les itinéraires du PDIPR :**

Itinéraires de Grande Randonnée :  
Aucun Itinéraire

Itinéraires de Grande Randonnée de Pays :  
Aucun Itinéraire

Itinéraire de Petite Randonnée :  
Circuit n° 8- Les Galoches Briardes - Entre Marsange et Yerres (3883 m)  
Circuit n°6 de Solers (2124 m)  
Circuit n°8 de Soignolles en Brie (1711 m)

Itinéraires Equestres :  
Aucun Itinéraire

Itinéraires Non Balisés :  
SENTIER NON BALISE PEDESTRE (2820 m)

1. CR de Tournan à Melun (458 m)
2. CR dit de Trotton (17 m)
3. CR dit Ruelle du Pont Bossy (600 m)
4. CR n° 33 (383 m)
5. PU place (23 m)
6. PU rue de Barneau (207 m)
7. PU rue de la Tournelle (526 m)
8. PU rue de Mont (77 m)
9. PU rue des Etards (451 m)
10. PU rue du Grand Perré (150 m)
11. PU rue du Gros Bonnet (203 m)
12. PU rue du Gué (469 m)
13. PU rue du Maria Valla (293 m)
14. PU rue Grande (282 m)
15. RD n° 10 (293 m)
16. RD n° 10 de Soignolles à Lagny par Tournan (1033 m)
17. SR du Milieu des Plantes (391 m)
18. SR n° 15 dit du Dessus des Salles (481 m)
19. SR n° 7 dit du Maria Valla (591 m)
20. SR n° 8 dit du Bois des Ecoliers (1154 m)
21. VC n° 5 de Solers au Mont (505 m)



Ci-dessus : vue depuis Soignolles-en-Brie vers Solers.



Ci-dessus : exemple d'aménagement à Montry.



Ci-dessus : vue depuis Solers vers Soignolles-en-Brie.

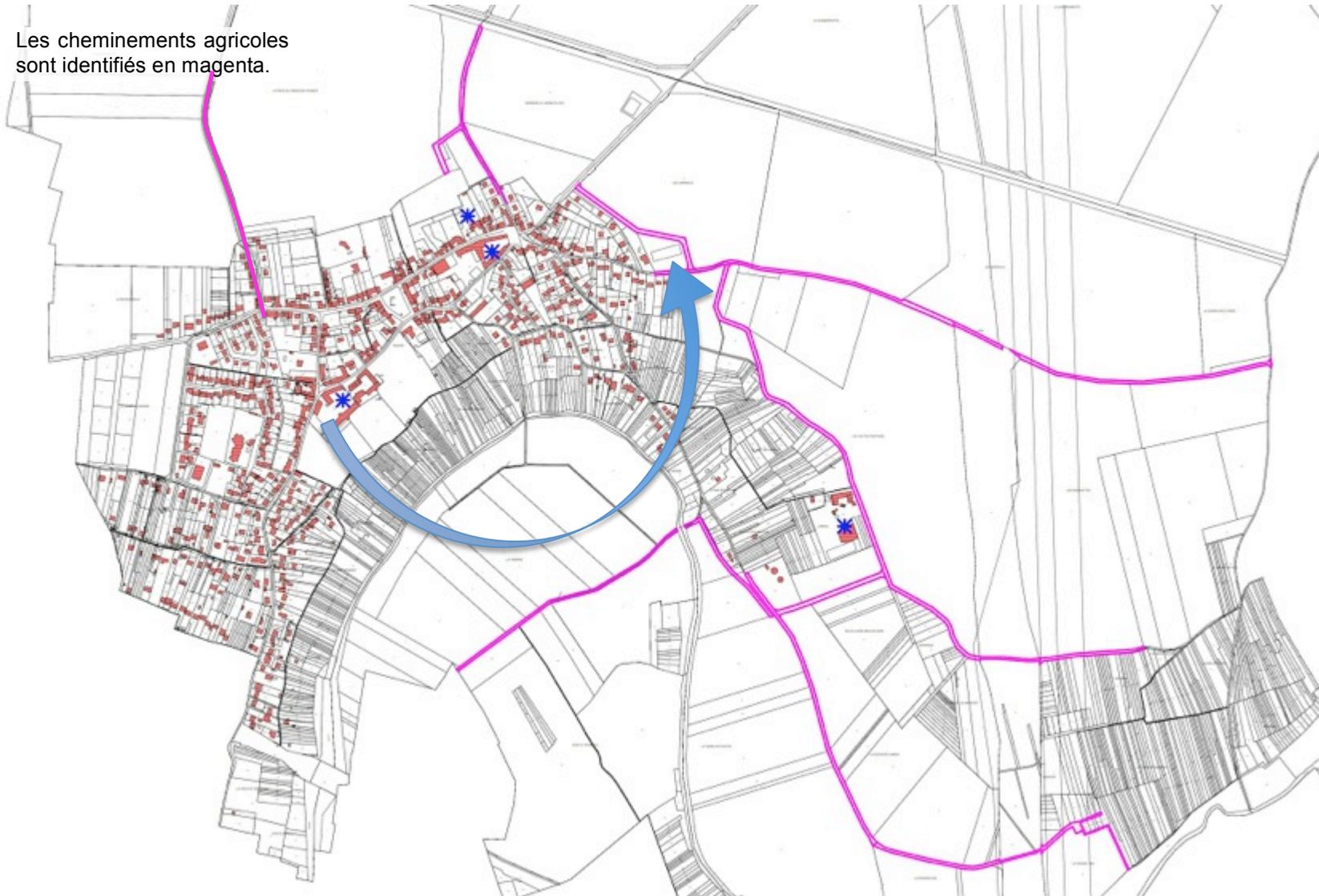


Ci-dessus : exemple d'aménagement entre Chevry-Cossigny et Brie-Comte-Robert.

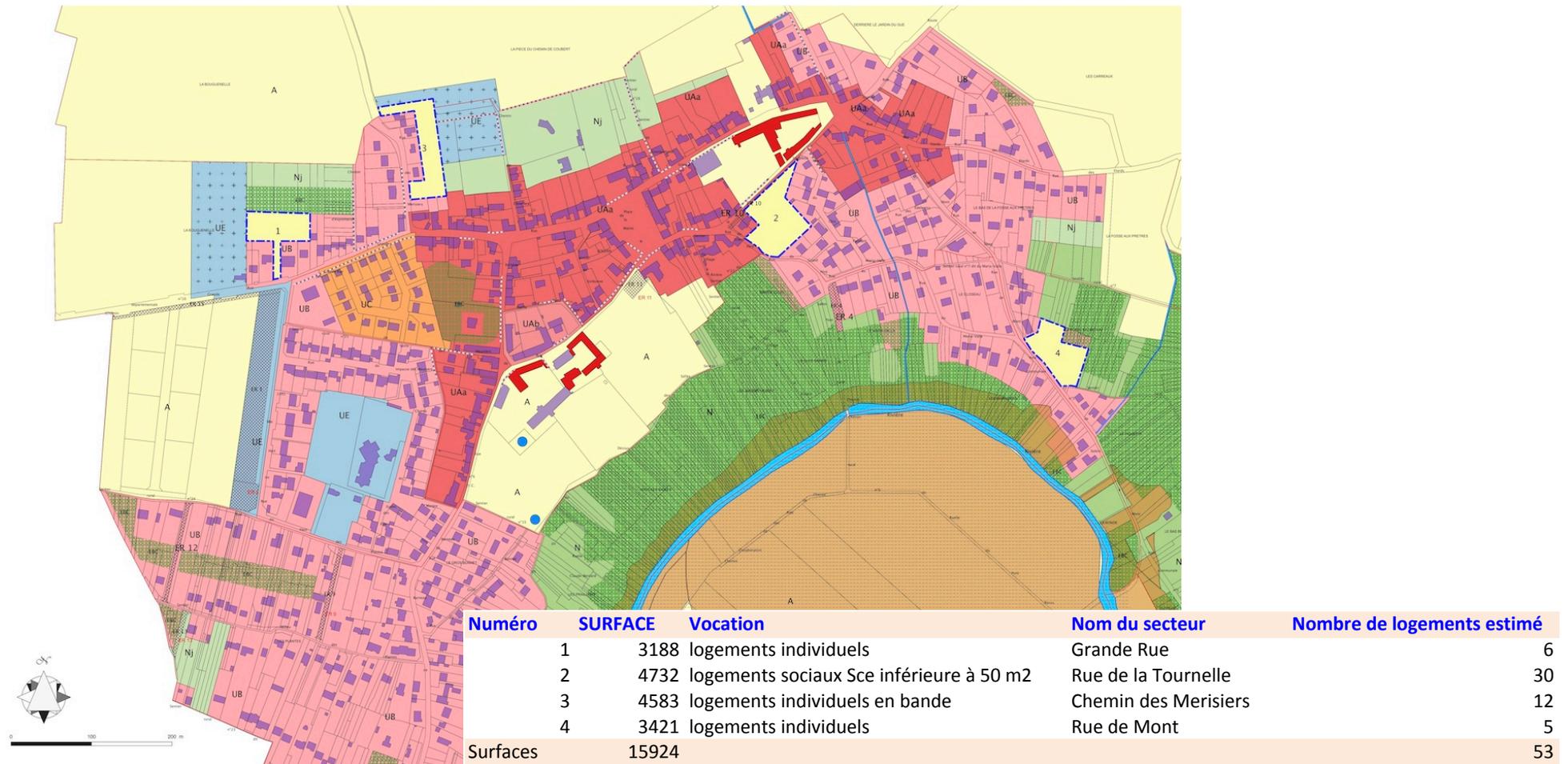
## **B – LES CHEMINEMENTS AGRICOLES**

- Le principal objectif de la Commune est de faciliter l'accès vers et depuis les fermes du village. La principale difficulté de déplacements observée est celle des accès depuis la ferme de l'Eglise vers les champs, mais son propriétaire a construit un hangar en entrée Est du village pour pallier cette difficulté.

Les cheminements agricoles sont identifiés en magenta.



## C – LES SECTEURS DENSIFIABLES A ENJEUX



- **Tous ces secteurs vont nécessiter l'étude d'un Projet Urbain Partenarial (article L332-11-3 du code de l'urbanisme).**

NOTA BENE : les objectifs attendus des zones d'espaces verts (et - ou de gestion des eaux pluviales), mentionnées dans la légende des OAP, pour pouvoir s'assurer de la compatibilité des aménagements à venir avec les orientations, sont d'infiltrer dans un sol non imperméabilisé l'excédent d'eaux pluviales qui ne pourrait être infiltré sur les parcelles privées.





Numéro	SURFACE	Vocation	Nom du secteur	Nombre de logements estimé
2	4732	logements sociaux Sce inférieure à 50 m2	Rue de la Tournelle	30
4	3421	logements individuels	Rue de Mont	5
Surfaces	8153			35

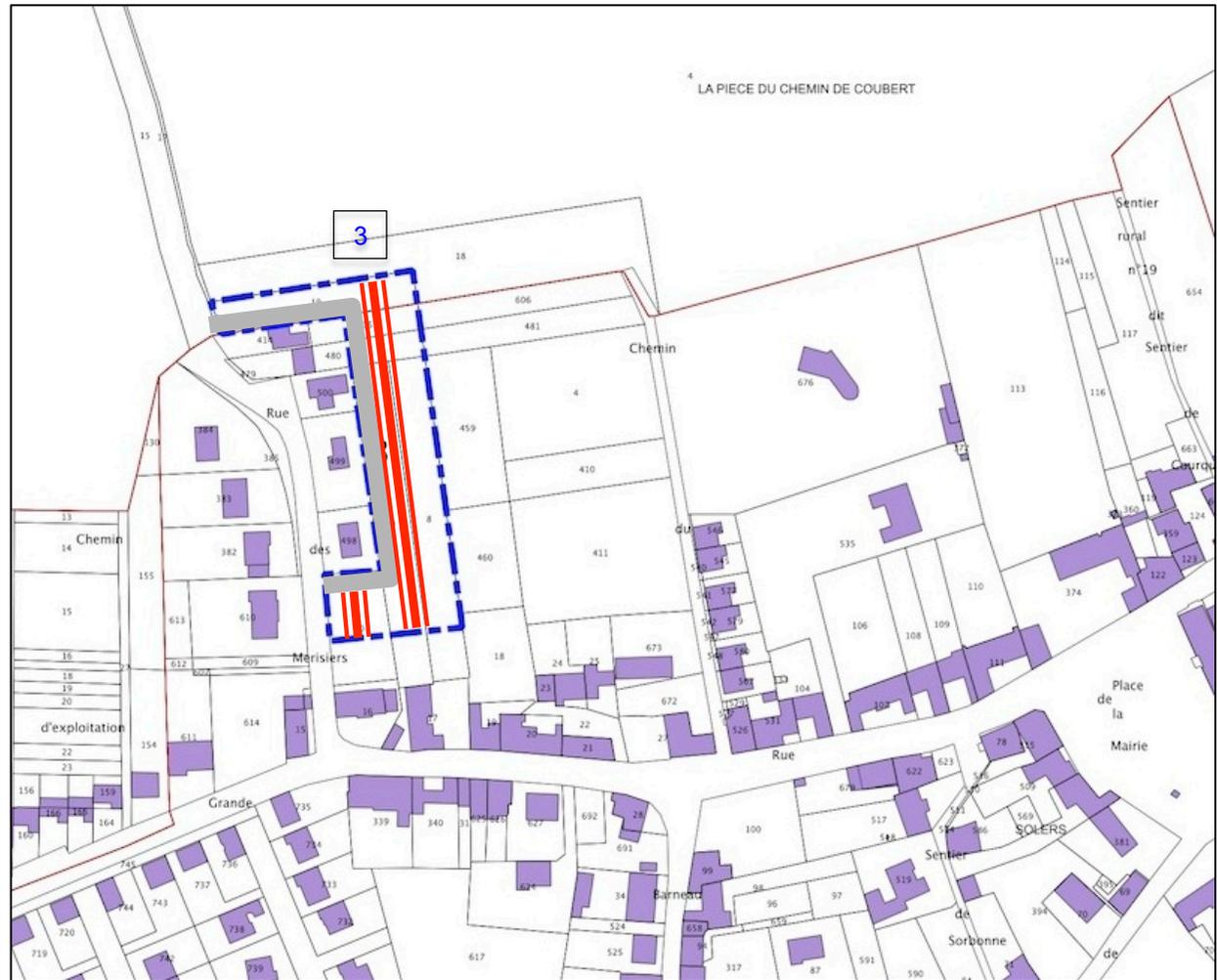
**Légende**

Périmètre opérationnel 

Principe de liaison voirie 

Principe implantation bâtiments 

Zone d'espaces verts paysagers (et-ou de gestion eaux pluviales) 



Numéro	SURFACE	Vocation	Nom du secteur	Nombre de logements estimé
1	3188	logements individuels	Grande Rue	6
3	4583	logements individuels en bande	Chemin des Merisiers	12
Surfaces	7771			18

## Annexe : fiches descriptives des aménagements en faveur des circulations douces

Voie verte (Source : Guide des aménagements cyclables de la CAPI, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Septembre 2013)

Caractéristiques	Avantages
<ul style="list-style-type: none"><li>• Largeur de la voie verte : 3 m minimum en indépendance du réseau routier, entre 3 m et 5 m aux abords des villes où les piétons sont plus nombreux</li><li>• Les piétons et les cycles peuvent être séparés si nécessaire. Dans ce cas une largeur minimale de 1,40 m dégagée de tout obstacle est nécessaire pour les piétons. Une largeur minimale de 2,50 m est recommandée pour les cyclistes.</li><li>• Les cavaliers ne sont pas nécessairement acceptés.</li><li>• Marquage : la nature même des revêtements fréquemment choisis pour l'aménagement des voies vertes ne sont pas adaptés au marquage au sol. La signalisation verticale informera l'utilisateur.</li><li>• En amont et en aval de l'aménagement : des barrières sont parfois nécessaires pour dissuader la circulation des 2 roues motorisées.</li><li>• Leur présence ne doit cependant pas gêner la circulation des personnes en situation de handicap ainsi que les cyclistes avec remorque.</li><li>• Veiller aux opérations régulières d'élagage et de fauchage pour maintenir la largeur de l'espace « roulant » (feuilles, débris...). Veiller à éviter les essences à baies toxiques et les plantes fortement épineuses pour éviter les blessures et les crevaisons.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Peut-être aménagée hors agglomération et en milieu urbain.</li><li>• Bonne insertion paysagère (avantage en milieu naturel).</li><li>• Bonne cohabitation entre les différents usagers (y compris les PMR, attention toutefois au revêtement).</li><li>• Permet de faciliter la pratique du vélo à vitesse maîtrisée par des usagers débutants ou des enfants.</li><li>• Offre un espace de convivialité entre usagers.</li><li>• Permet de relier différents types de réseaux cyclables et ainsi de favoriser le maillage</li></ul>



Exemple de voie verte - L'Isle d'Abeau

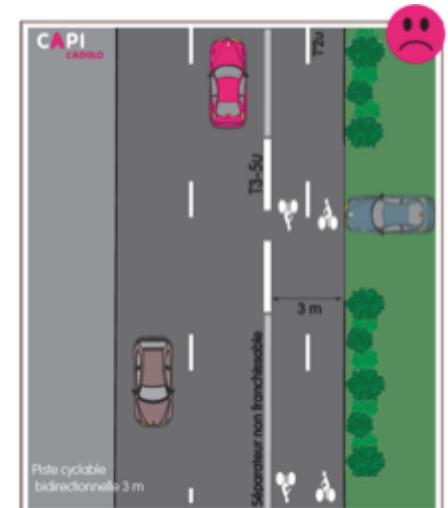
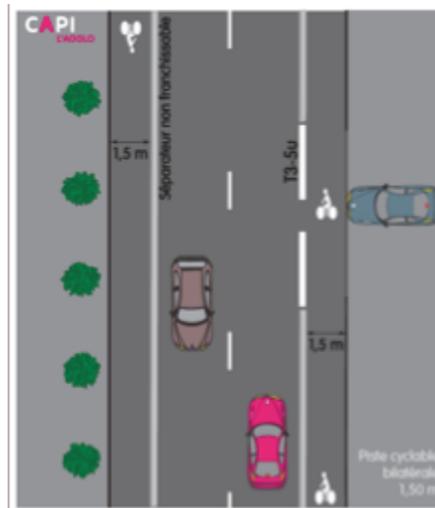


*Piste cyclable : fiche descriptive (Source : Guide des aménagements cyclables de la CAPI, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Septembre 2013)*

Piste cyclable sur chaussée	
Caractéristiques	Avantages / Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>Séparateur non franchissable de type bordure standard hauteur minimale 15 cm.</li> <li>Interruption du séparateur : devant les avaloirs pour l'écoulement des eaux, 20 à 30 m avant les carrefours (pour la co-visibilité des modes) et avant les entrées riveraines.</li> <li>L'aménageur vérifiera localement les nécessités d'entretien afin d'adapter les largeurs de pistes cyclables (engins de nettoyage et de déneigement),</li> <li>Marquage : figurine vélo tous les 30 m en milieu urbain dense, tous les 50 m en milieu urbain et jusqu'à 250 m en interurbain.</li> </ul> <p><b>Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La largeur de la piste est de <b>1,50 m</b> hors séparateur.</li> <li>La piste cyclable est réalisée parallèlement à la voie de circulation générale et dans le même sens que celle-ci.</li> </ul> <p><b>Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit d'un aménagement de type piste cyclable dont les deux sens de circulation vélo sont contigus. Sur le côté de la piste contiguë à la chaussée, les vélos circulent donc en sens opposé à la circulation générale.</li> <li>La largeur de la piste peut varier de <b>2,50 m à 3 m</b> hors séparateur.</li> </ul>	<p><b>Avantages :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne sécurité du cycliste,</li> <li>Respect de l'aménagement par les autres usagers,</li> <li>Aménagement volontariste.</li> </ul> <p><b>Inconvénients :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'utilisateur est «captif» (réinsertion difficile des cyclistes dans la circulation générale).</li> <li>Aménagement difficile en milieu urbain.</li> <li>Incompatible avec du stationnement</li> <li>Accessibilité : détection difficile de l'aménagement par les personnes en situation de handicap (traversées),</li> <li>Entretien et déneigement régulier pour maintenir la largeur de l'espace «roulable» (feuilles, débris...),</li> <li>Coût plus élevé que celui d'une bande cyclable.</li> </ul>



Exemple de piste cyclable sur chaussée



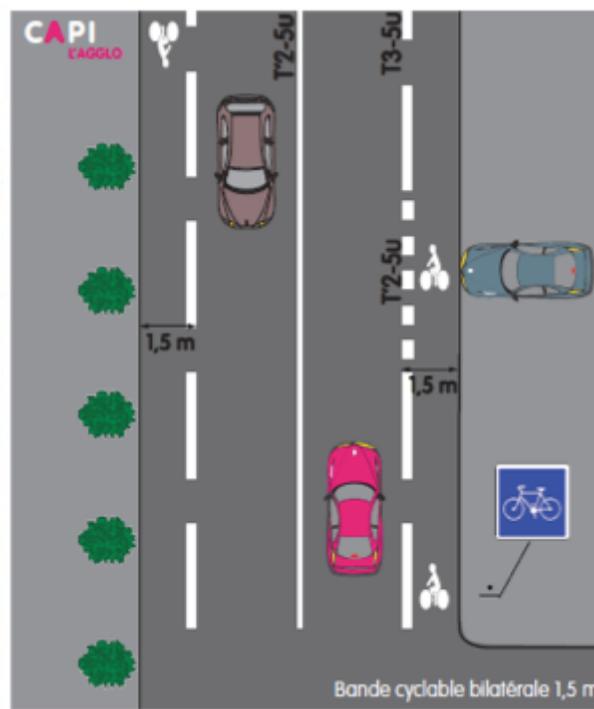
*Bande cyclable : fiche descriptive*

Source : Guide des aménagements cyclables de la CAPI, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Septembre 2013

Bande cyclable bilatérale	
Caractéristiques	Avantages
<ul style="list-style-type: none"><li>• La largeur normale de la bande est de <b>1,50 m</b>, marquage compris.</li><li>• La bande cyclable est réalisée parallèlement à la voie de circulation générale et dans le même sens que celle-ci.</li><li>• L'emprise de la bande cyclable peut varier entre <b>1,20 m et 1,50 m</b> en milieu urbain et 1,50 m et 1,70 m en interurbain, marquage compris.</li><li>• Le marquage : ligne pour délimiter l'aménagement + figurine vélo tous les 30 m en milieu urbain dense, tous les 50 m en milieu urbain et jusqu'à 250 m en interurbain.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Coût réduit et mise en œuvre rapide</li><li>• Maintient l'accès au stationnement</li><li>• Peut permettre une modération des vitesses du trafic motorisé (si partage de l'espace et réduction des largeurs de voies)</li></ul>



Exemple de bande cyclable - Bourgoin Jallieu



Bande cyclable bilatérale 1,5 m