



# LA MURE-ARGENS



Alpes-de-Haute-Provence (04)

# 2012

## PLAN LOCAL D'URBANISME



### PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

6 juillet 2012



*M.G. Concept Ingénierie*

Résidence Les Fauvettes n°12  
– Allée des Fauvettes – 05200.Embrun  
tel : 04 92 43 05 55 – fax : 04 92 43 51 52  
[contact@mgconcept.net](mailto:contact@mgconcept.net)

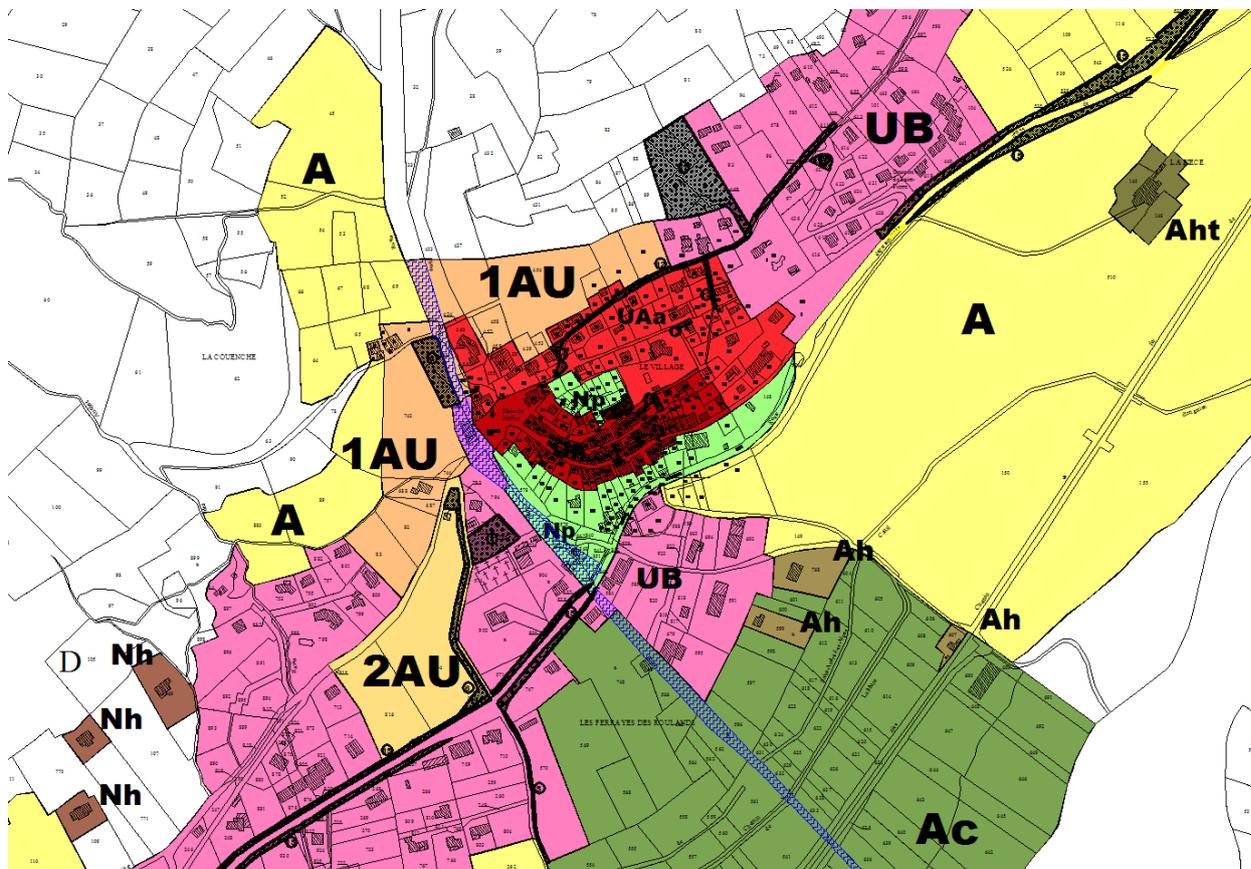
Gilles Broccoli  
Architecte Urbaniste  
Le Barrasson  
04160 Château-Arnoux  
Tel : 04.92.33.24.00  
[aaaquadra@wanadoo.fr](mailto:aaaquadra@wanadoo.fr)

Chapitre 1 : Les Objectifs.....	2
Chapitre 2 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL .....	3
I. Caractéristiques du développement urbain de la mure .....	3
II. Lignes de forces et perspectives .....	4
III. Empreintes et traces.....	4
IV. Hiérarchisation des cheminements et des espaces publics.....	6
Chapitre 3 : Orientations d'aménagement .....	10
I. Principe d'aménagement .....	10
II. Principe de voiries .....	11
III. Principe de stationnements.....	12
IV. Principe de cheminements.....	12
V. Principe de végétalisation paysagère.....	12
VI. Principe de limites et de clôtures .....	13
VII. Bassins et piscines .....	13
VIII. Capteurs solaires.....	13
IX. Toitures .....	14
X. Règles architecturales.....	14

## CHAPITRE 1 : LES OBJECTIFS

La commune de La Mure Argens a souhaité définir sur les zones 1AU de son PLU des orientations d'aménagement dans le secteur de la frange villageoise nord-ouest. Conformément aux orientations du PADD, les objectifs du PADD sont les suivants :

- recentrer la constructibilité sur le cœur du village (mairie-salle polyvalente- église) ;
- développer une composition urbaine respectueuse du caractère et de la forme initiale du village ;
- préserver et améliorer la qualité paysagère et environnementale ;
- économiser la consommation des espaces affectés à l'urbanisation ;
- créer un cadre favorable au maintien, à l'adaptation et au développement du logement permanent et de l'emploi ;
- favoriser la vie sociale et la convivialité plutôt qu'un modèle de type périurbain ;
- améliorer la logique des déplacements ;



## CHAPITRE 2 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL

### I. CARACTERISTIQUES DU DEVELOPPEMENT URBAIN DE LA MURE

Le village de La Mure s'est implanté au pied d'une colline suivant un arc de cercle épousant la forme du promontoire dominant le cône de déjection du torrent du Riou. Il s'agit d'une structure bâtie très resserrée aux ruelles étroites respectant la typologie des villages de moyenne montagne. Le bâti s'est ainsi installé le long des courbes de niveau sur l'adret à l'abri du lit du Verdon et sur la route départementale assurant la liaison avec le Haut-Verdon.

L'activité économique de la commune était essentiellement orientée sur le pastoralisme avec l'élevage ovin et la production de fourrage. Une agriculture plus diversifiée a ensuite investi les terres du cône de déjection du Riou vers le lit du Verdon.

La route départementale traversant initialement le village a été déviée au sud du promontoire produisant un effet de césure important dans ce paysage de flanc de coteau.

Depuis les dernières décennies, la création du lac de retenue de Castillon a eu pour conséquence d'augmenter la pression foncière liée à la villégiature et notamment les résidences secondaires dont la construction s'est effectuée de manière très parsemée venant miter le territoire communal au grès des opportunités foncières. Il semble que des facteurs particuliers participent de cet étalement urbain :

- une structure parcellaire constituée de nombreux terrains de petites dimensions ;
- un réseau de nombreuses voies et chemins (pour certains à l'origine des drailles), qui propose une grande accessibilité aux parcelles sans avoir systématiquement recours au dispositif du lotissement ;
- la situation de la commune sur la route départementale et la présence très proche de Saint-André Les Alpes et du lac de Castillon, en assurant des possibilités de jonction rapide, ont renforcé la pression foncière de type pavillonnaire.

Cette urbanisation très diluée s'est essentiellement développée au nord de la route départementale au coup par coup sans aucune cohérence paysagère ni architecturale. Le long de la route départementale actuelle qui griffe le coteau, se sont installés toujours ces dernières décennies les bâtiments et hangars liés aux activités, agricoles au début, puis artisanales et techniques ensuite, venant ajouter leur niveau d'incohérences volumétrique et architecturale.

De plus, les accès au centre du village depuis la route départementale sont peu perceptibles et restent très confidentiels. Soit ils empruntent une ancienne draille plutôt étroite, soit ils cheminent le long de

l'ancienne route départementale, et dans tous les cas, les aménagements de croisement avec la RD actuelle n'existant pas, il est difficile de les emprunter.

L'absence totale de hiérarchisation des voies ajoute un niveau supplémentaire dans la difficulté de comprendre leur cheminement.

## II. LIGNES DE FORCES ET PERSPECTIVES

La silhouette du village depuis l'angle de vision sud-ouest qui permet de lire d'un seul coup d'œil son histoire. Ce cône de vision se situe au pied du cône de déjection du Riou, depuis la plaine entre route départementale et le lit du Verdon. La silhouette du village apparaît à partir de la RD en montant le long de la griffure du coteau au sud. Dans cette perspective, en hiver la silhouette du village est lisible, en saison estivale, la frange végétale d'arbres de haute-tige entourant le pied du promontoire laisse apparaître uniquement la silhouette des toitures. Il s'agit de l'image du village.

La coulée verte du Riou qui traduit le lien entre vallée et montagne et participe de la frange d'arbres entourant le pied du village. Cette coulée venant du nord, frôle le village historique en tangence au sud et se prolonge perpendiculairement à la vallée du Verdon sur la plaine agricole. Il s'agit de conserver cette trace caractéristique de ce paysage, ce lien important entre nature, agriculture et urbanisation.

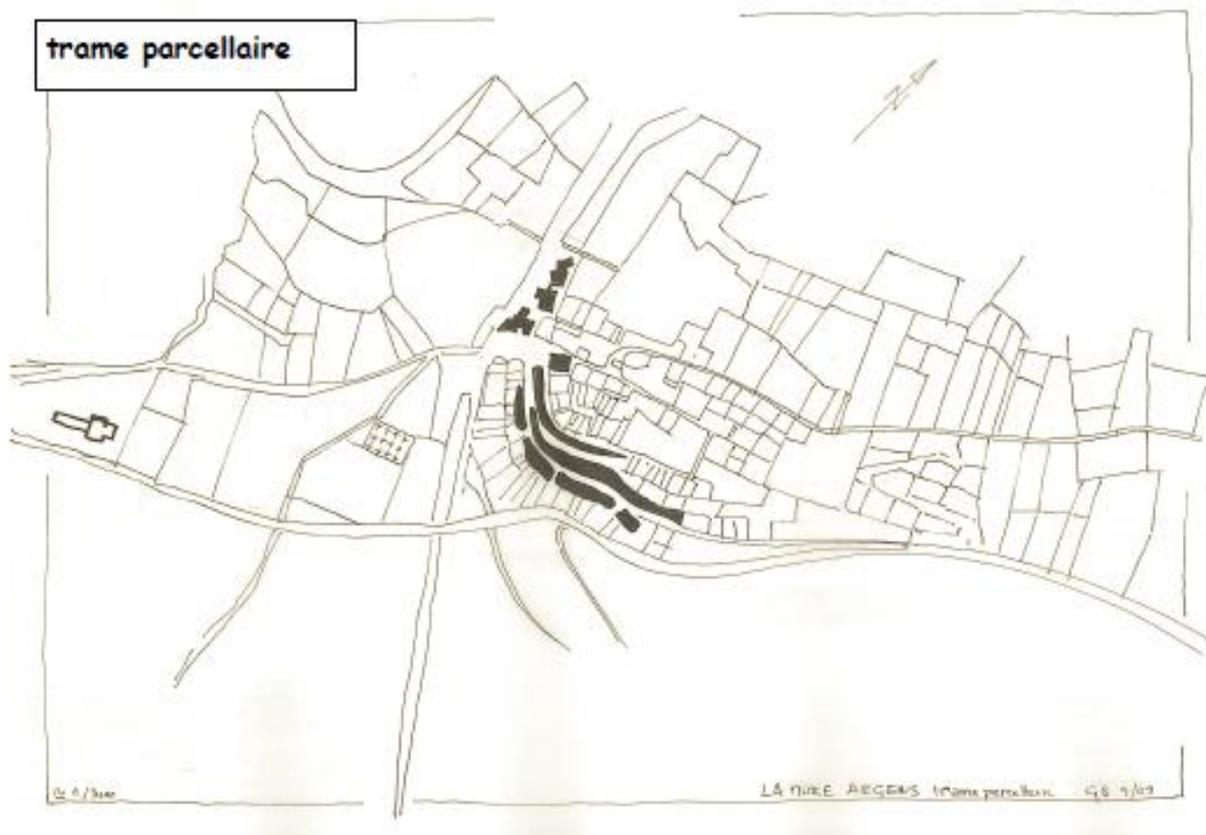
Le tracé de la route départementale actuelle qui griffe le coteau sud perpendiculairement à la coulée verte en montant à pente constante avec pour unique préoccupation celle routière de déplacement de transit.

Cette importante griffure du paysage nécessite une interprétation sur son tracé, une interprétation à minima ponctuelle permettant de rythmer le tracé en fonction de points de repère, d'accidents, de perspectives, d'alignements.

## III. EMPREINTES ET TRACES

La trame parcellaire et fine, formée dans le centre ancien de bandes longiformes à travée de 5 m avec multiples et de profondeur atteignant 15 m. Certaines parcelles ont une largeur moindre. Aux alentours du centre ancien, la taille des parcelles augmente en restant modeste entre 200 & 500 m<sup>2</sup> pour les plus grandes. La forme de ces dernières évolue vers le carré. En dehors de certaines grandes parcelles restées agricoles, l'extension de la trame s'effectue ensuite vers la périphérie sur le même mode avec des surfaces oscillant en moyenne de 600 à 1500 m<sup>2</sup>.

La référence à la trame parcellaire se situe ici au premier niveau qui est celui du mode de peuplement historique du territoire communal. En effet la parcellisation en lamelles longiformes collées en bandes d'une quinzaine de mètres de profondeur et avoisinant les 5 m de large le long des courbes de niveaux est une trace forte d'aménagement du territoire sur laquelle s'appuyer.

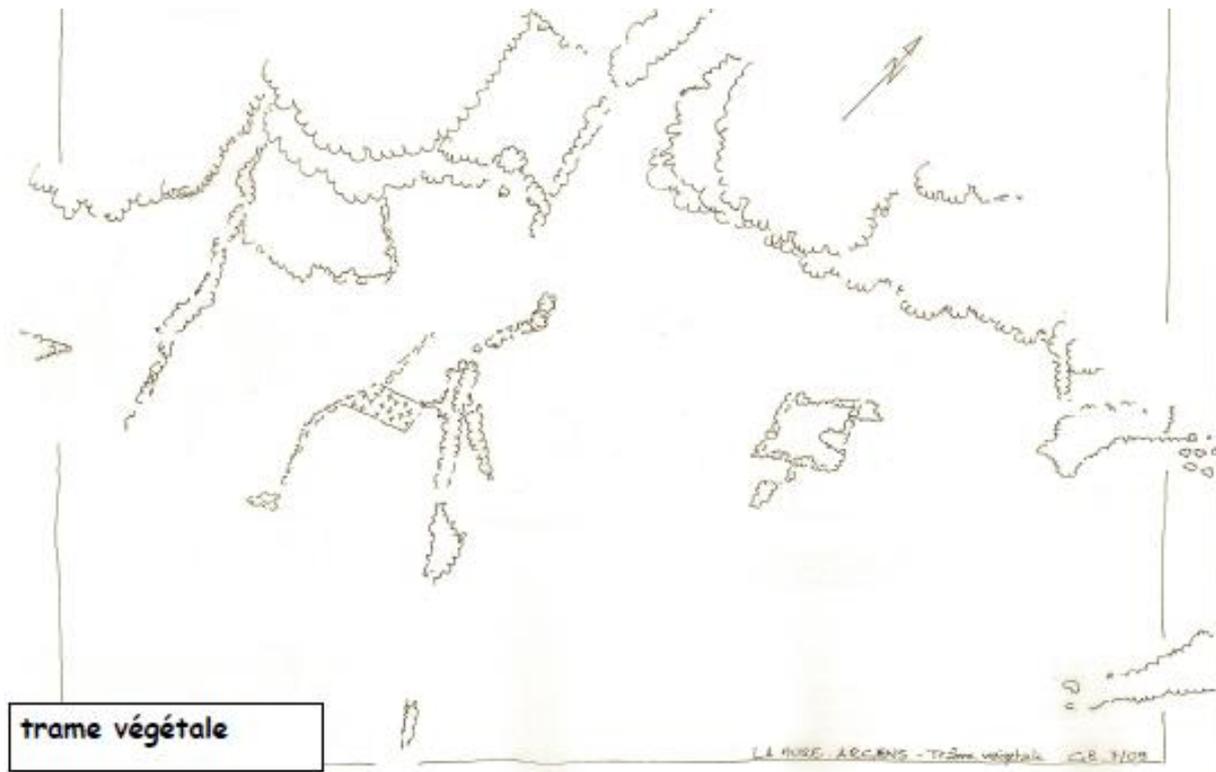


Les lignes topographiques, comme nous l'avons vu servent de cales, d'assises au bâti depuis les premières constructions et que l'on retrouve dans les cheminements existants sur le territoire communal (ancienne route départementale, prolongement de la rue droite, les chemins d'exploitation). Malheureusement, beaucoup de constructions récentes en mode pavillonnaire n'ont pas bénéficié de cette logique d'implantation et paraissent souvent en complet décalage avec leur terrain d'assise (rupture violente de pente, décaissement important, remblaiement excessif, assises bâties déconnectées du terrain naturel).

La volumétrie et les alignements du bâti en bande existant dont on mesure parfaitement la cohérence au cœur du village représentent des références majeures en terme d'urbanisme. Si la densité que cela génère dans le centre ancien ne doit pas être reproduite dans les secteurs de développement de l'urbanisation aux abords du vieux village, il n'en reste pas moins que ces éléments en combinant alignements, ruptures, redents, passages, rendent justement possible par leur interprétation référencée une lecture sensée du tissu bâti.

La trame végétale constitue dans le territoire campagnard de la commune une empreinte primordiale qui, associée à la trame des cheminements (voirie et chemins ruraux, drailles) assure la transition délicate entre espace bâti, construit et environs agricoles et naturels (champs, bois, landes, ...). En effet cette trame qui révèle une partie de l'histoire du territoire et particulièrement importante dans les franges bâties qui concernent ces secteurs. En ce sens, elle doit maintenir le dialogue entre les

éléments bâti du développement urbain et les éléments de végétalisation constituant l'environnement campagnard dans une logique d'imbrication cohérente. Il est donc très important de maintenir, de prolonger, de compléter les éléments prégnants de végétalisation caractéristiques notamment les haies de bocage, les accompagnements végétalisés des fossés et drailles, les bosquets et franges boisées en valorisant la trame préexistante du territoire et en éliminant les éléments incohérents (végétaux d'essence décontextualisée, haies rigides et rectilignes de clôtures, ...).



#### IV. HIERARCHISATION DES CHEMINEMENTS ET DES ESPACES PUBLICS

La compréhension du territoire communal s'appuie également sur l'élément particulièrement important de caractérisation des espaces publics. Le caractère campagnard du territoire communal oriente l'aménagement des espaces publics vers la simplicité en tenant compte de la logique de hiérarchisation des voies et espaces.

Telle l'ancienne route départementale, qui innerve le territoire en desservant l'église et en traversant le centre du village ; il s'agit de la voie principale, la grand-rue. Cette voie nécessite un aménagement graduel allant de la route de campagne à la rue de village avec un accompagnement végétalisé se combinant délicatement avec la minéralisation à l'approche du village qui dominera dans la traversée de celui-ci.

Les autres voies possèdent l'esprit des chemins de campagne et doivent être traitées de manière la plus naturelle possible en référence aux caractéristiques des chemins préexistants.

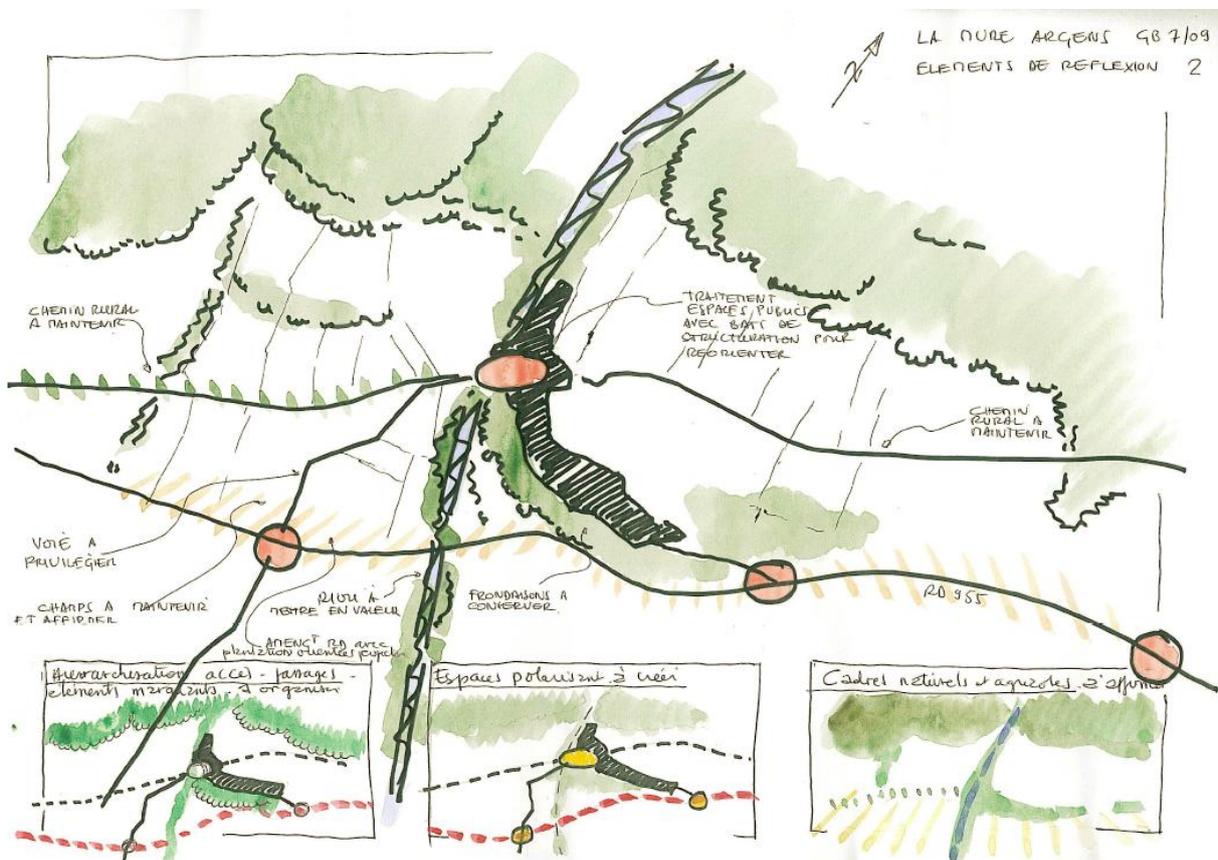
La route départementale actuelle est un axe routier dont la circulation importante en fait une voie aux caractéristiques principalement routières. Néanmoins sur cet axe peuvent être créées des ponctuations dans le but de structurer le paysage de celui-ci et les perspectives sur le village, les entrées et les vues depuis la voie. Dans cet esprit, le traitement du cône de vue sur le village sur son promontoire depuis le sud en est un élément important.

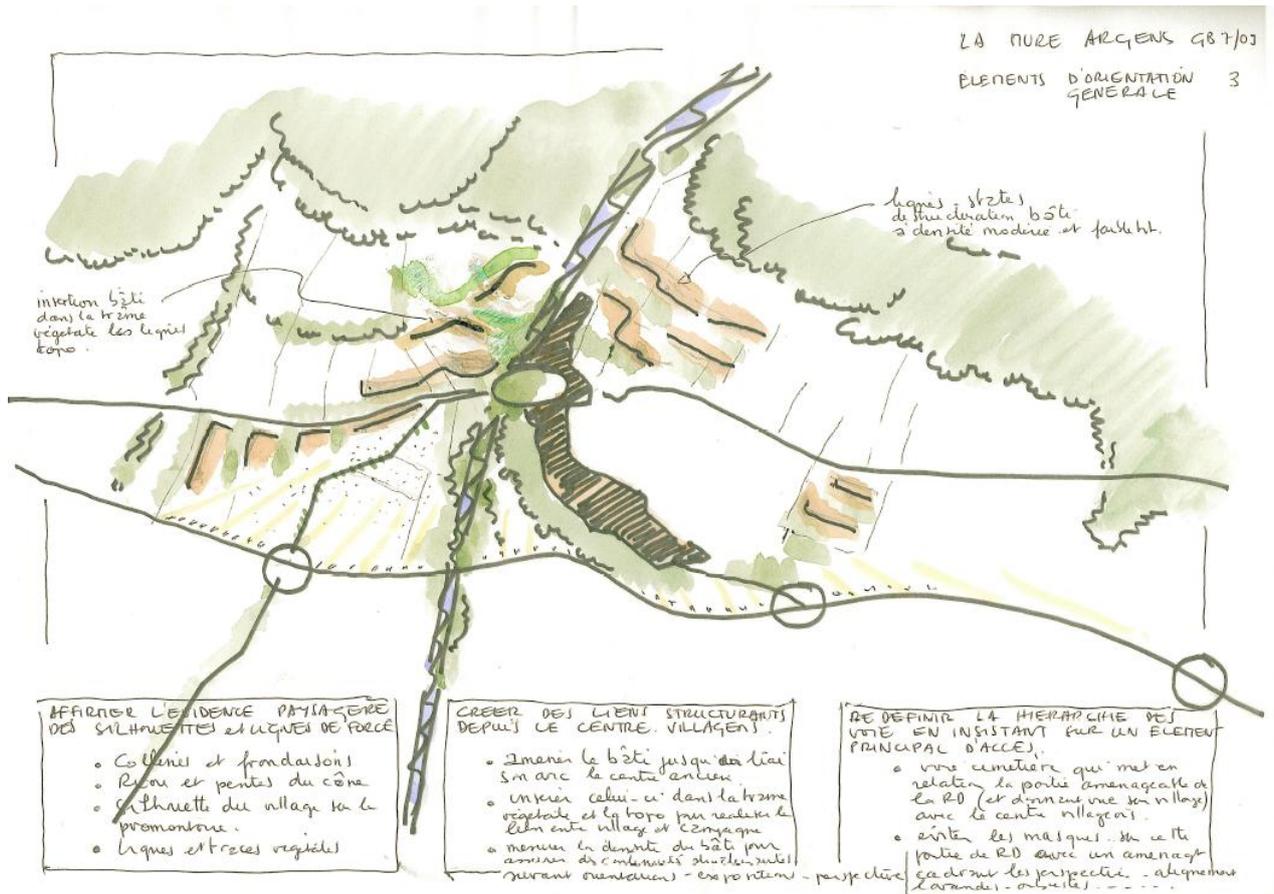
Les accès actuels du village et de ses abords urbanisés sont difficilement perceptibles et très confidentiels, voire dangereux en ce qui concerne les raccordements sur la route départementale.

Si l'accès au village en empruntant l'ancienne route départementale depuis le sud est à conserver, une desserte du village depuis le sud, non pas telle qu'elle existe aujourd'hui dans le virage de la RD, mais légèrement plus bas sur l'ancienne draille qui tangente le cimetière et aboutirait à la place de l'église, permettrait de restructurer la desserte territoriale qui souffre d'une très mauvaise lecture actuelle.

Cette restructuration et cette hiérarchisation des voies et accès nécessitent de penser leur traitement dans une logique cohérente d'aménagement des espaces publics.

- Voie routière comme la RD à aménager dans un esprit de boulevard de desserte dans son passage le long de l'urbanisation.
- Entrée sud du village à aménager de manière à offrir à la fois facilité de desserte des véhicules et des cheminements piétons et cycles dans un accompagnement paysager combinant traces naturelles campagnardes et références villageoises : revêtements de voirie avec marquage au sol - murets pierres - Plantations de haies polymorphes et de baliveaux - poches de stationnement organisées dans les murets et bosquets arbustifs.
- Ancienne route départementale conservant son caractère de route de campagne sans traitement particulier au sol si ce n'est le maintien de l'accompagnement des haies polymorphes et des fossés d'entretien.
- Chemins de desserte des secteurs de développement urbains nécessitant un traitement dans l'esprit des drailles : revêtement béton gros granulats, murets pierres, clôtures échelas de bois, haies polymorphes.
- Les espaces publics du vieux village et de la place de l'église, de l'espace au sud de la place de l'église ainsi que ceux allant à la mairie : ces espaces publics nécessitent un traitement pour les rendre lisibles. Ils ont besoin d'être structurés car actuellement sans limites aucunes et donc vide de sens. On s'y repère mal, les véhicules y stationnent un peu partout, il n'y a pas de dialogue avec le bâti environnant, pas de hiérarchisation de transition. Un aménagement cohérent de ces espaces publics structurerait les relations entre le vieux village et son développement de l'urbanisation.





## CHAPITRE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Les orientations d'aménagement définissent, pour certaines zones, les modalités plus précises de développement imposées par le PLU. Elles complètent le règlement. Elles concernent une seule zone qui est la suivante : la Zone 1AU.

Cette zone est réservée à la construction de logements et habitations individuelles groupées. Les places de stationnement privées seront réalisées en garages et abris intégrés aux constructions. Le plan annexé découpe la zone en deux secteurs. Chaque secteur, ou partie de secteur, peut être ouvert indépendamment des autres, à l'urbanisation. L'ouverture à l'urbanisation de chaque secteur de cette zone est assujettie à la création par l'aménageur de voies de liaison à la voirie communale existante.

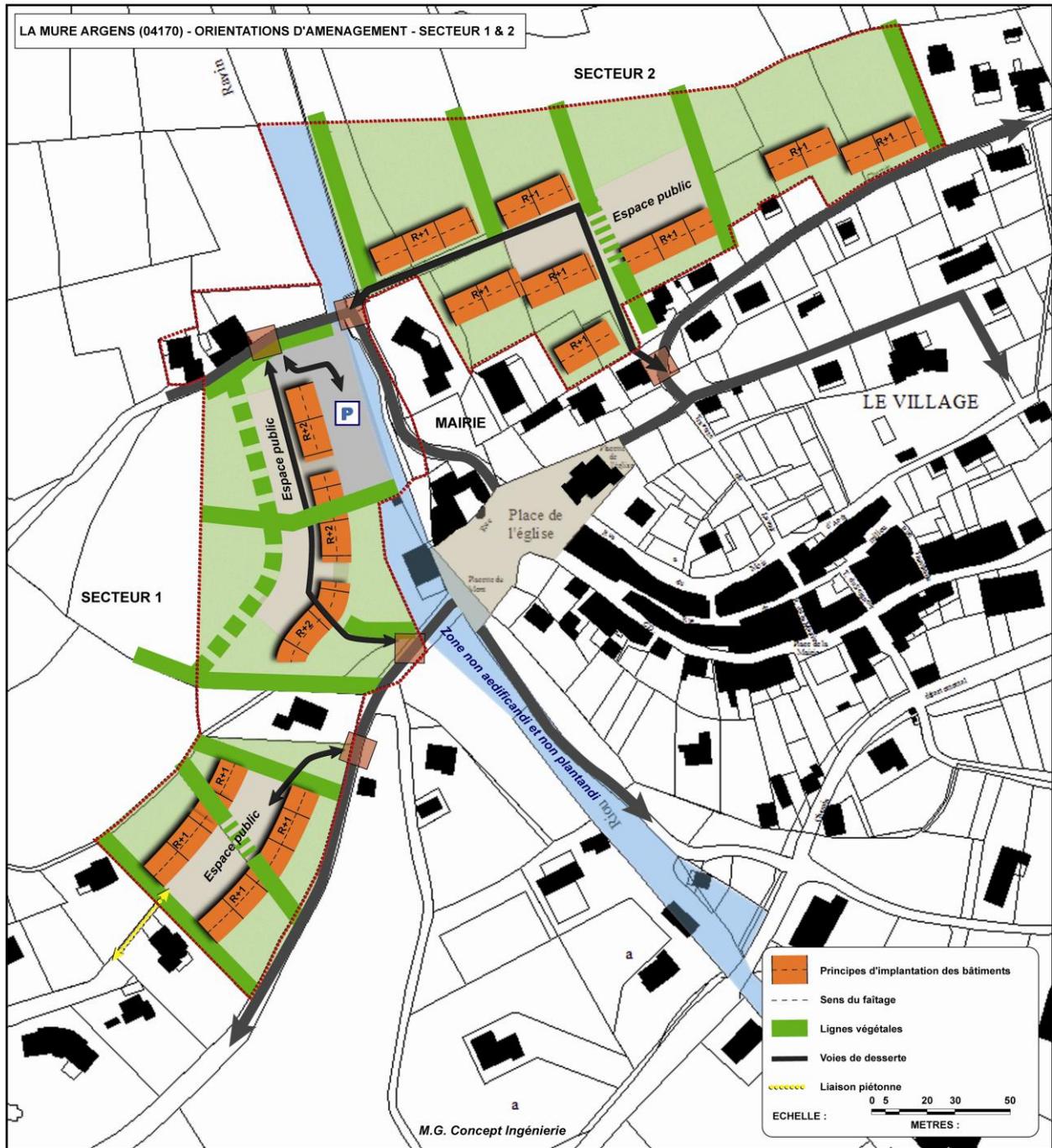
### I. PRINCIPE D'AMENAGEMENT

La logique générale de ces orientations d'aménagement découle de l'analyse préliminaire et des objectifs de la municipalité et répond à deux principes forts :

- favoriser une continuité urbaine pour affirmer une limite physique au village et permettre sa perception par sa lecture morphologique en vision lointaine et proche.
- organiser un développement urbain basé sur une densification mesurée en étroite relation avec la rue, la voie, les cheminements, les espaces publics et les espaces naturels et agricoles paysagers environnants.

En ce sens l'organisation urbaine propose une composition du tissu bâti suivant des alignements, des lignes directrices, des fronts et des percées, des redents permettant de préciser des limites matérielles en maintenant une densité mesurée en harmonie avec l'échelle paysagère du territoire.

Pour les deux secteurs, le bâti sera implanté suivant les emplacements indiqués. L'implantation des constructions est indicative. Toutefois, le sens des faîtages et l'organisation générale de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation devra être respectée.



## II. PRINCIPE DE VOIRIES

Pour le secteur 1, une voie se raccordera sur la voie communale à l'est et desservant par le centre les différents bâtis jusqu'à ceux situés à l'extrémité ouest : cette extrémité sera raccordée par un chemin piétonnier à la voirie du lotissement existant plus à l'ouest.

Une seconde voie sera créée pour desservir la partie haute du secteur. Une voie se raccordera sur la voie communale au sud-est et desservant par l'arrière les différents bâtis jusqu'à celui situé le plus au nord : cette extrémité nord pourra être raccordée à la voirie du hameau de la Couenche, ou ultérieurement, à la nouvelle aire de stationnement prévue en face de la mairie.

Pour le secteur 2, d'une part d'une voie reliant la voie communale montante au delà de la mairie au niveau de la parcelle 563 avec la voie communale montant vers le nord depuis le lavoir municipal pour rejoindre vers la pointe sud de la parcelle 454 et jusqu'à la zone bâtie intermédiaire, d'autre part pour la partie bâtie à l'extrémité est, les accès se feront directement depuis la voie communale.

Les différents secteurs seront reliés à la voirie existante aux emplacements indiqués.

### III. PRINCIPE DE STATIONNEMENTS

Pour le secteur 1 bas, une zone de stationnement à usage public, de l'ordre de 7 places, sera aménagée sur la voie suivant le principe de poches ponctuelles de 2 à 3 emplacements.

Pour le secteur 1 haut, une zone de stationnement à usage public, de l'ordre de 7 places, sera aménagée sur la voie suivant le principe de poches ponctuelles de 2 à 3 emplacements. A cela s'ajoutera un parking public d'une vingtaine de places. Celui-ci fait l'objet d'un emplacement réservé dans le zonage du PLU.

Pour le secteur 2, une zone de stationnement à usage public, de l'ordre de 15 places, sera aménagée sur la voie suivant le principe de poches ponctuelles de 2 à 3 emplacements dont une poche le long de la voirie communale existante au sud de l'extrémité bâtie est.

### IV. PRINCIPE DE CHEMINEMENTS

Pour les deux secteurs, des cheminements piétonniers en prolongement ou perpendiculaires aux voies internes de desserte et en liaison avec la voirie communale existante seront aménagés suivant les emplacements en plan. Ils devront permettre la liaison piétonne intersecteur et inter-quartier.

### V. PRINCIPE DE VEGETALISATION PAYSAGERE

Pour les quatre secteurs, les axes paysagers principaux seront aménagés suivant les lignes directrices des emplacements. Ces axes seront constitués en référence aux bocages de haies de moyenne et haute futaie d'essence locale à feuille caduque.

Des plantations sous formes de bosquets viendront compléter ces lignes directrices à réaliser suivant les emplacements définis.

## VI. PRINCIPE DE LIMITES ET DE CLOTURES

Les murs et murets de soutènements nécessaires à la tenue des terres ne dépasseront pas 0,90 m de haut et seront réalisés avec appareillage de pierres locales de site avec joints gris en creux et disposés parallèlement aux courbes de niveaux suivant un écartement minimum de 5,00 m.

Les assises des murets de clôtures donnant sur les voies privées et publiques seront de même facture que précédemment et d'une hauteur maxi de 0,40 m. Le dispositif de clôture sera réalisé suivant le principe de haies végétales avec arbustes d'essences locales variées et sans résineux ; un grillage à fil très fin (2 mm) à maille carrée de couleur verte de hauteur maxi 1,00 m pourra être mis en place à l'intérieur de la haie, en retrait du muret pierres. La limite séparative peut également être réalisée uniquement avec l'assise en pierres de 0,40 m.

Les clôtures séparatives de mitoyenneté privées de jardins seront constituées d'éléments grillagés fil très fin (2 mm) à maille carrée de couleur verte de hauteur maxi 1,00 m avec arbustes de végétalisation d'essences locales variées et sans résineux de hauteur variables de 1,00 à 2,00 m et respectant les emplacements de bosquets ponctuels indiqués (la taille géométrique des haies est interdite).

Les accès aux garages et abris individuels intégrés au bâti ne seront pas clôturés par rapport à la voie de desserte et donc sans portail. Une place de stationnement aérienne sera réalisée sur ces accès (devant l'entrée de l'abri ou du garage).

## VII. BASSINS ET PISCINES

Les bassins et piscines seront enterrés suivant le principe de la planche n°4. Les revêtements de piscine seront obligatoirement réalisés dans des teintes sables ou gris clair, le bleu est interdit. Les plages seront de couleur gris pierre. Les couleurs claires et réfléchissantes sont interdites.

## VIII. CAPTEURS SOLAIRES

L'usage des énergies renouvelables est fortement encouragé dans le respect des paysages et du patrimoine architectural.

A cet effet, les panneaux solaires seront implantés sur la construction elle-même - en façade suivant le plan de façade et en toiture suivant le plan de toiture. Ils seront obligatoirement intégrés dans le plan de façade ou de toiture et non-saillants par rapport à ceux-ci.

## IX. TOITURES

Les toitures auront 1 ou 2 pentes d'inclinaison comprise entre 27 & 30%. Les croupes et les noues sont proscrites.

Matériaux et couleurs :

- Tuiles canal teinte panaché vieillie pour les toitures inclinées
- Végétalisation rase pour les toitures terrasses végétalisées
- étanchéité auto-protégée teinte gris pierre non brillant pour les toitures terrasses autre que végétalisées

## X. REGLES ARCHITECTURALES

L'expression architecturale des secteurs de cette zone doit être :

- ancrée dans la culture du territoire du lieu ;
- conçue de manière à intégrer de manière subtile et architecturée les dispositifs de valorisation de la qualité environnementale et des énergies renouvelables (panneaux solaires, toitures végétalisées, matériaux de structure et d'isolation bois) ;