

DEPARTEMENT DE L'ISERE

COMMUNE DU FRENEY D'OISANS (38142)

# ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME



## 3. ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PLU arrêté le

Le Maire

PLU approuvé le

Le Maire

**Alpicité**  
Urbanisme, Paysage,  
Environnement

SARL Alpicité – Av. de la Clapière – 1. Res. de la croisée des chemins – 05200 EMBRUN  
Tel : 04.92.46.51.80 / Mail : [contact@alpicite.fr](mailto:contact@alpicite.fr) - [www.alpicite.fr](http://www.alpicite.fr)



Atelier CHADO  
1 rue BAYARD – 05000 GAP  
Tel : 04.92.21.83.12  
mail : [atelierchado@orange.fr](mailto:atelierchado@orange.fr)



Atelier Azimuts  
Parc D'activité de Sisteron  
17 allée des Genêts  
04200 SISTERON  
Tel : 04.92.64.94.26 / 06.83.71.53.97  
mail : [atelier.azimuts@orange.fr](mailto:atelier.azimuts@orange.fr)



<b>PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1 – ZONE Nrm2 .....</b>	<b>4</b>
1. Localisation de l'OAP n°1.....	4
2. Nature et capacité globale d'accueil et d'équipements.....	6
2.1. Principes d'insertion architectural, urbain, paysager et environnemental .....	7
2.2. Infrastructures à prévoir .....	7
<b>ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°2 – ZONE Ut .....</b>	<b>8</b>
1. Localisation de l'OAP n°1.....	8
2. Nature et capacité globale d'accueil et d'équipements.....	9
2.1. Principes d'insertion architectural, urbain, paysager et environnemental .....	11
2.2. Infrastructures à prévoir .....	14

## PREAMBULE

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.) du 13 décembre 2000 intègre les Orientations d'Aménagement au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (P.A.D.D.). La loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 fait de ce document un élément spécifique du PLU et indépendant du P.A.D.D. Elles se voient confortées par la loi Grenelle II, opposable depuis le 13 janvier 2011, et deviennent des Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.). Le 24 mars 2014, la Loi ALUR renforce la portée des orientations d'aménagement et de programmation.

Opposables aux tiers, les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Le code de l'urbanisme les définit aux Articles L151-6 et L151-7.

### **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, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles... »*

### **Article L151-7 du code de l'urbanisme :**

*« I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

*1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;*

*2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*

*3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*

*4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*

*5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*

*6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.*

*II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales. »*

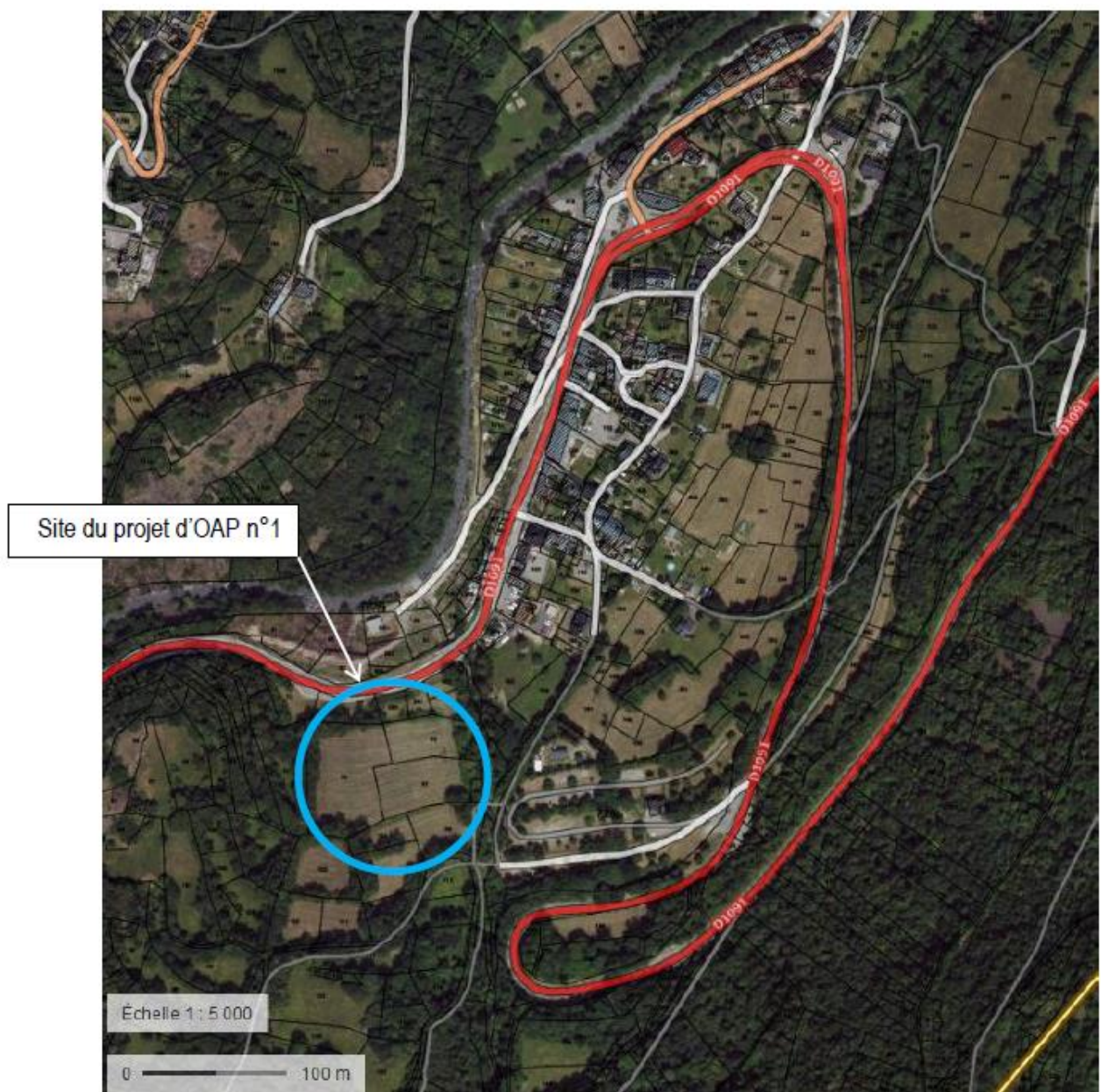
Le présent document comporte 2 orientations d'aménagement et de programmation dont une vaut unité touristique nouvelle.

## ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1 – ZONE Nrm2

### 1. Localisation de l'OAP n°1

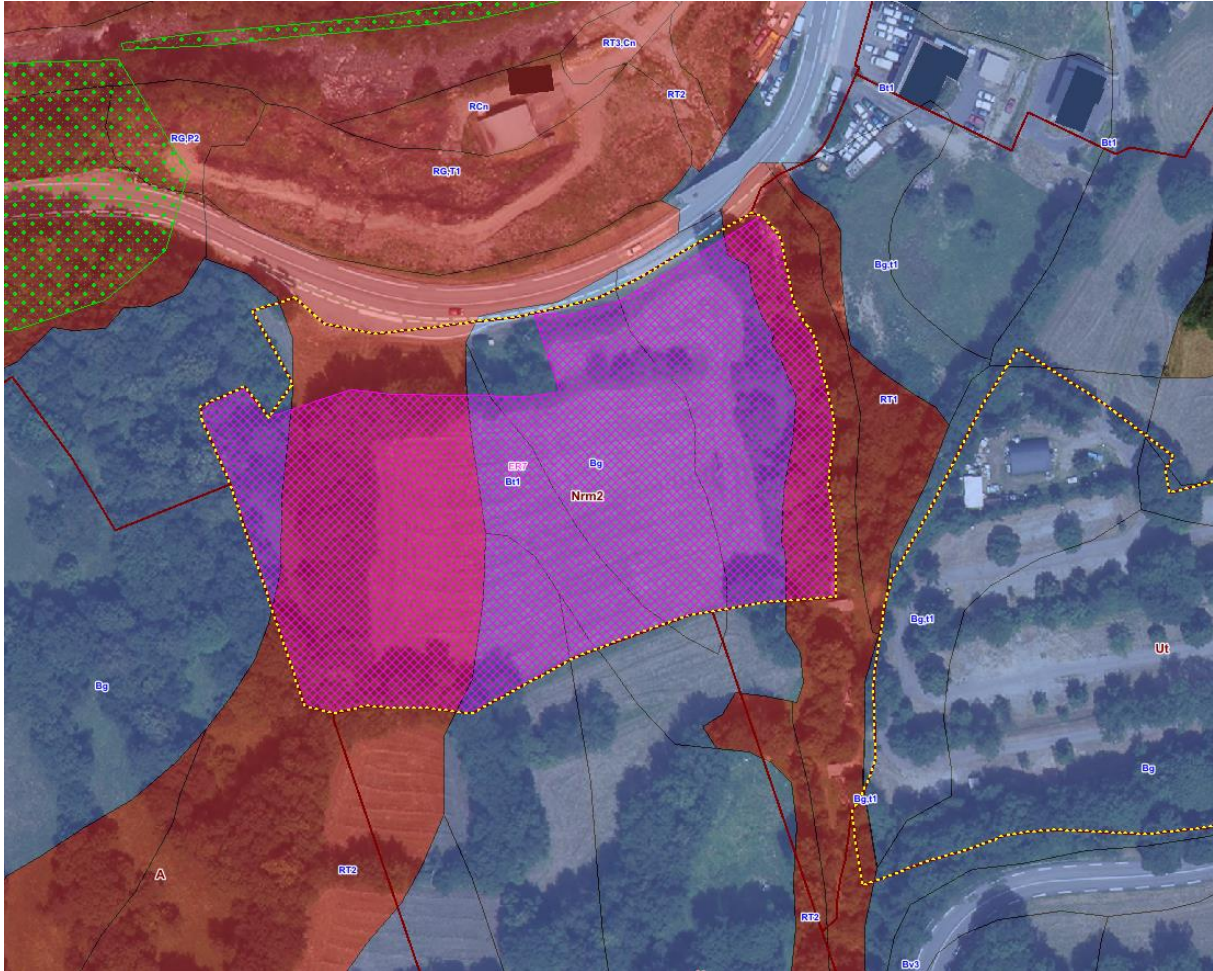
Le projet consiste à créer la gare de départ de la liaison Freney/Deux-Alpes et le parking dédié au niveau de l'entrée du village

*Carte de localisation du secteur soumis à OAP n°1 (extrait de Géoportail)*



Il s'inscrit dans le développement de la commune et de l'Oisans de manière générale, en entrée de ville en provenance de Bourg d'Oisans, en bordure amont de la RD1091. Il est implanté conformément au tracé projeté de la liaison Freney/Deux-alpes.

Carte de localisation de la zone Nrm2 soumise à l'OAP n°1 (extrait du PLU)



L'exposé du zonage du PLU ci-dessus met en évidence que la zone d'implantation des aménagements devra être localisée à l'intérieur des secteurs classés en risque faible à moyen (zone bleue).

#### Légende :

- Zonage PLU
- Ua: centres anciens des villages et des hameaux
- Ub/Uba: extensions récentes des hameaux
- Ue: secteur à vocation économique
- Ut: secteur à vocation d'hébergements touristiques
- A: zone agricole
- N: zone naturelle
- Ns: zone naturelle - domaine skiable
- Nrm: zone naturelle - remontée mécanique
- Nrm2: zone naturelle - parking et gare de départ de la future liaison Freney/Deux-Alpes

#### Prescriptions spécifiques

- Emplacement réservé

#### Autres

- Opération d'Aménagement et de Programmation
- Remontée mécanique
- Bâti patrimonial à préserver
- + Changement de destination autorisé
- Retenue de l'Herpie
- Rives de plan d'eau à protéger
- Bâti cadastre
- Parcelles cadastrales

#### Prescriptions risques

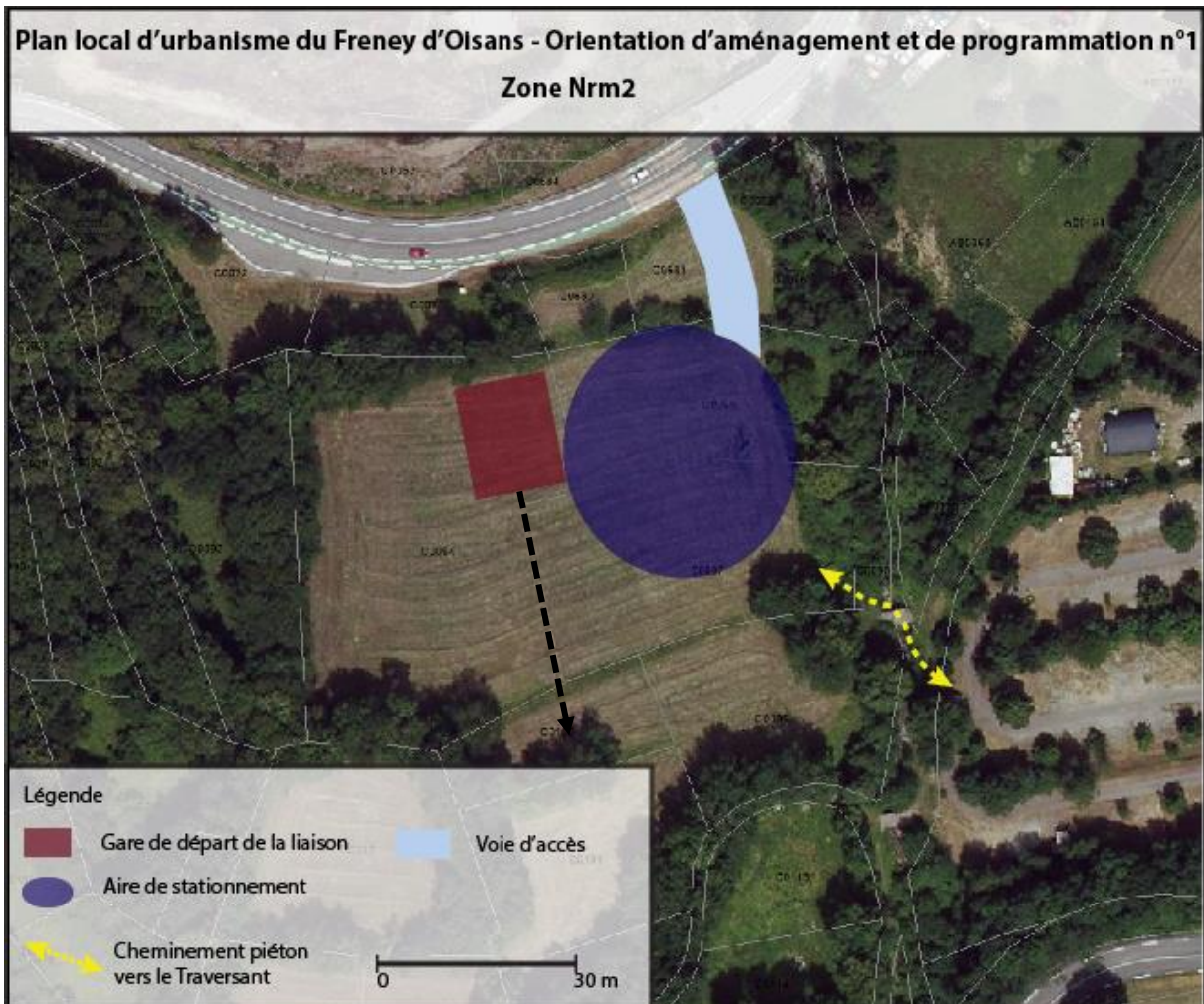
- Zone bleue: zone constructible sous prescription
- Zone rouge: zone inconstructible sauf exception
- Périmètre retranscrit de la carte R111-3. Zone d'interdiction concernée par un risque de crue torrentielle, glissement de terrain et d'avalanche.
- Risques miniers - zone inconstructible

Tout aménageur, tout constructeur devra prendre en compte l'existence de ces risques et s'en protéger en se reportant:  
- au titre 1, article 3.9 du Règlement écrit  
- aux documents de connaissance des risques (carte naturelle des risques R111-3 approuvée le 23 novembre 1973 valant PPR, carte aléas multirisques réalisée par le RTM en juillet 2017) et à leurs documents graphiques, règlements et prescriptions respectifs.

## 2. Nature et capacité globale d'accueil et d'équipements

La présente orientation d'aménagement et de programmation poursuit des objectifs principaux qui sont à inscrire comme fil rouge dans l'aménagement de la zone :

- ▶ La construction de la gare de départ de l'ascenseur valléen entre le Freney et les Deux-Alpes afin de développer une offre alternative à la voiture.
- ▶ L'aménagement d'un espace de stationnement en lien avec le dit transport et pour une capacité d'environ 50 places ;
- ▶ La prise en compte des risques naturels et des règles associées dans le règlement type PPRN de la DDT 38 ;
- ▶ Une intégration paysagère des constructions ;
- ▶ Un aménagement qualitatif des espaces notamment en termes de végétalisation.



L'aménagement de la zone Nrm2 se réalisera sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble respectant les principes précisés dans le schéma de principe d'aménagement.

Plus précisément le programme d'aménagement devra contenir :

- ▶ Un accès direct et sécurisé sur la RD1091 permettant d'accéder au parking.
- ▶ Des parkings situés sur la zone identifiée sans recourir à une surélévation importante pour une capacité d'environ 50 places.
- ▶ Un garage à vélo.
- ▶ Des places de stationnement réservées aux véhicules électriques (5% de la capacité totale).
- ▶ Un espace libre en prévision d'un cheminement piéton reliant la zone Ut.
- ▶ La gare du transport par câble.
- ▶ Un espace destiné aux caisses de la remontée et aux informations touristiques qui devra être intégré à la gare de départ.

### *2.1. Principes d'insertion architectural, urbain, paysager et environnemental*

#### ▶ Accès et stationnement

L'accès à la zone se réalisera depuis la RD1091. Il devra être travaillé en partenariat avec le conseil départemental.

Des cheminements piétons devront être créés afin de permettre une desserte douce de la zone en provenance du site du Traversant.

#### ▶ Intégration architecturale et paysagère

Les abords de la construction de la gare et les espaces libres du parking seront l'objet d'un traitement paysager et de plantations d'essences locales.

Les espaces boisés aux abords de la zone devront être préservés.

Les terrassements nécessaires à l'opération devront être intégrés le plus possible dans le paysage en s'inspirant des logiques de terrassements ancestrales (terrasses, talus à pente douce...).

### *2.2. Infrastructures à prévoir*

L'aménageur devra se raccorder aux réseaux existants situés à proximité.

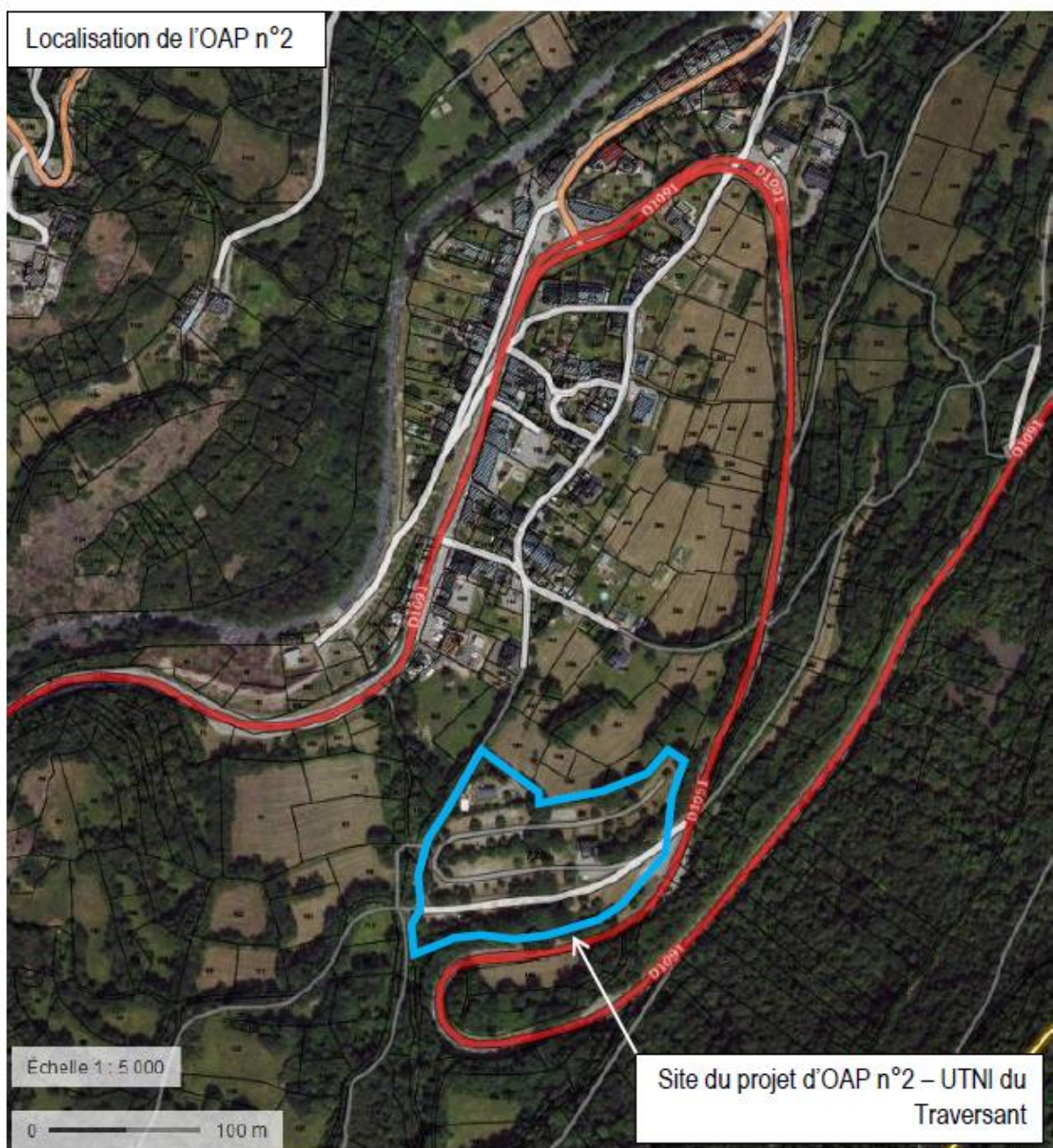
D'une façon générale les réseaux créés devront être préférentiellement implantés sous les voiries.

La gestion des eaux pluviales devra être intégrée.

## ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°2 – ZONE Ut

### 1. Localisation de l'OAP n°1

Le projet consiste à créer une zone d'hébergements touristiques marchands en lieu et place de l'ancien camping dit du Traversant, actuellement fermé. La superficie de la zone est de l'ordre de 1.5 ha (15 560 m<sup>2</sup>). Ce projet touristique s'inscrit dans une dynamique 4 saisons notamment autour de l'activité vélo. Ce secteur est classé en zone Ut au PLU.



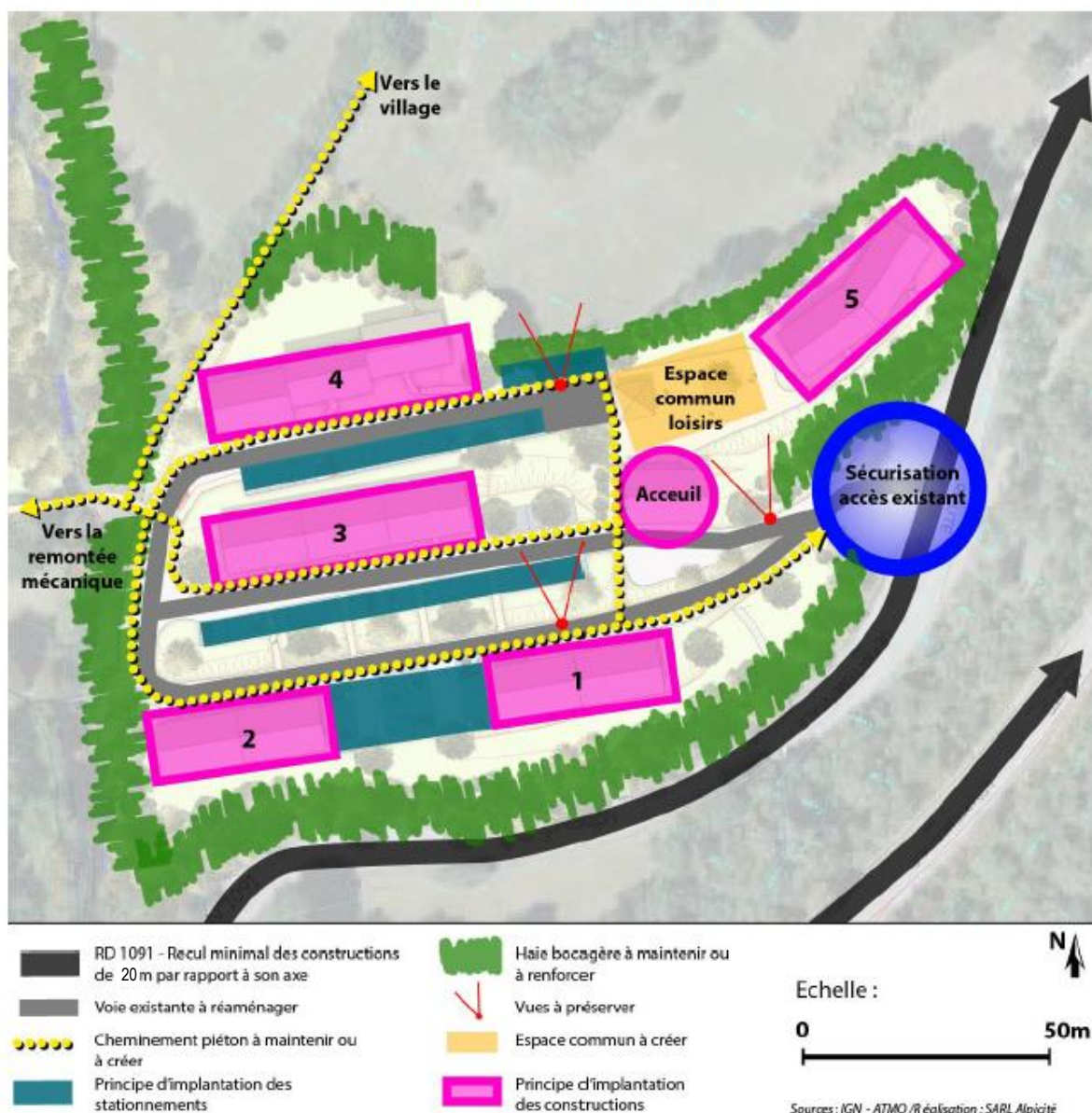
## 2. Nature et capacité globale d'accueil et d'équipements

Le projet porte uniquement sur la réalisation d'un hébergement touristique marchand de type club ou résidence de tourisme d'un niveau de prestation 3\* pour une surface de plancher développée de l'ordre de 7500 m<sup>2</sup> répartie sur 6 blocs de bâtiments :

- ▶ 5 blocs de bâtiments contiendront les logements pour un total estimé de l'ordre de 600 lits touristiques. Chaque bloc de construction contiendra entre 100 et 150 lits. Ils auront une hauteur moyenne de 14.00m à 15.00m au faitage, soit un équivalent de R+2+combles aménageables. Les bâtiments seront de préférence traversant La surface totale de plancher sera de l'ordre de 7000 m<sup>2</sup>. Chaque bloc de construction à vocation de logement comportera un skiroom et local vélo.
- ▶ 1 bâtiment contenant les communs qui pourrait être le bâtiment existant réhabilité et étendu. Ces espaces communs contiendront les services de la résidence, SPA, laverie, accueil, salle de jeux...
- ▶ Le stationnement des vélos devra être pensé pour chaque bâtiment mais également en commun avec un parc à vélo au niveau du bâtiment d'accueil.
- ▶ Un kiosque avec un espace de loisirs pourra utilement être aménagé en partie basse du terrain.
- ▶ Il est imposé une place de stationnement par tranche de 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher entamée soit un besoin maximal de l'ordre de 94 places, équivalent à environ une place par logement. Les espaces de stationnements devront être implantés en aérien à proximité des blocs de constructions et par poches fragmentées afin d'éviter un effet de masse. Il sera autant que possible prévu des aménagements perméables de ces stationnements pour limiter l'imperméabilisation du sol.
- ▶ Les voiries emprunteront les voiries existantes bien qu'elles soient à réhabiliter en termes de revêtement.

Le terrain étant communal le projet assurera la pérennité des aménagements via une convention loi montagne à long terme (supérieur à 20 ans) ou par un bail emphytéotique, ou par une foncière.

Schéma des principes d'aménagement de l'OAP



NB : le fond de plan vient illustrer le principe d'aménagement. Il ne constitue pas règlement l'OAP. Seuls les éléments présents dans la légende la compose. Ils doivent être appréciés en terme de compatibilité et non de conformité

**Exemple possible de traduction de l'OAP en projet****2.1. Principes d'insertion architecturale, urbain, paysager et environnemental**

Les constructions devront s'inscrire dans la topographie du site avec de nombreuses terrasses existantes supportant à ce jour des haies. Il est ainsi proposé d'implanter ou d'adosser les constructions à ces terrasses mais également de les intégrer aux haies existantes. Ainsi les haies devront être maintenues à bon escient pour garantir l'intégration paysagère du projet.

**Coupe de principe d'implantation des constructions dans la pente**

Il paraît également important que les constructions limitent entre elles les vis-à-vis autant que possible. Aussi, une implantation en quinconce sera préférentiellement recherchée. Dans les espaces non bâtis des poches de stationnement pourront être implantées accompagnées d'espaces verts et de haies.

L'aménagement devra préserver les caractéristiques aérées du site en termes d'implantation des bâtiments en évitant l'effet de masse.

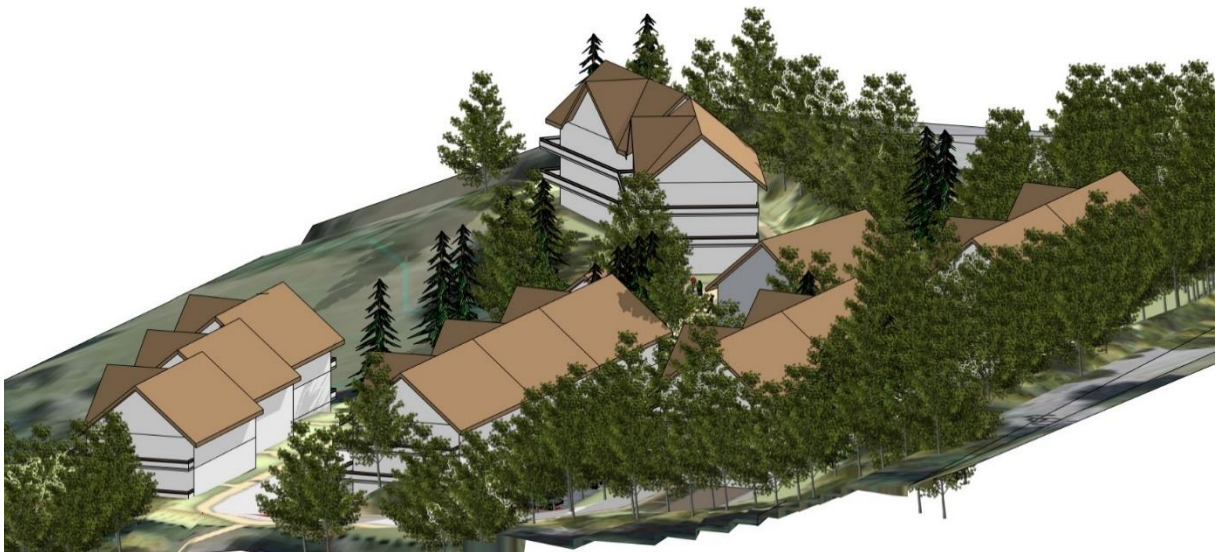
Le masque végétal existant en bordure de RD1091 devra être maintenu.

Ci-après des exemples d'implantation des constructions interprétant les principes édictés par l'OAP

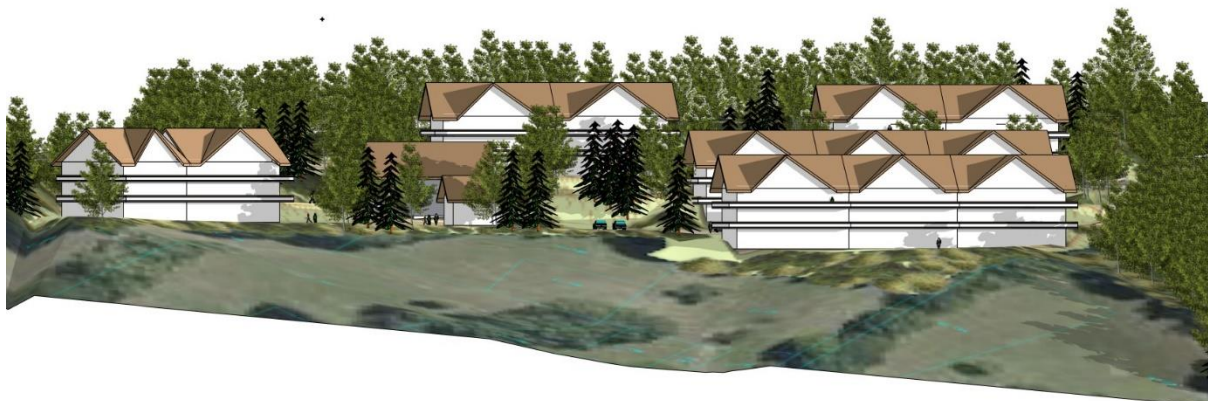
**Vue Sud-Est (depuis la RD 1091)**



**Vue Sud-Ouest (depuis un siège de la remontée mécanique)**



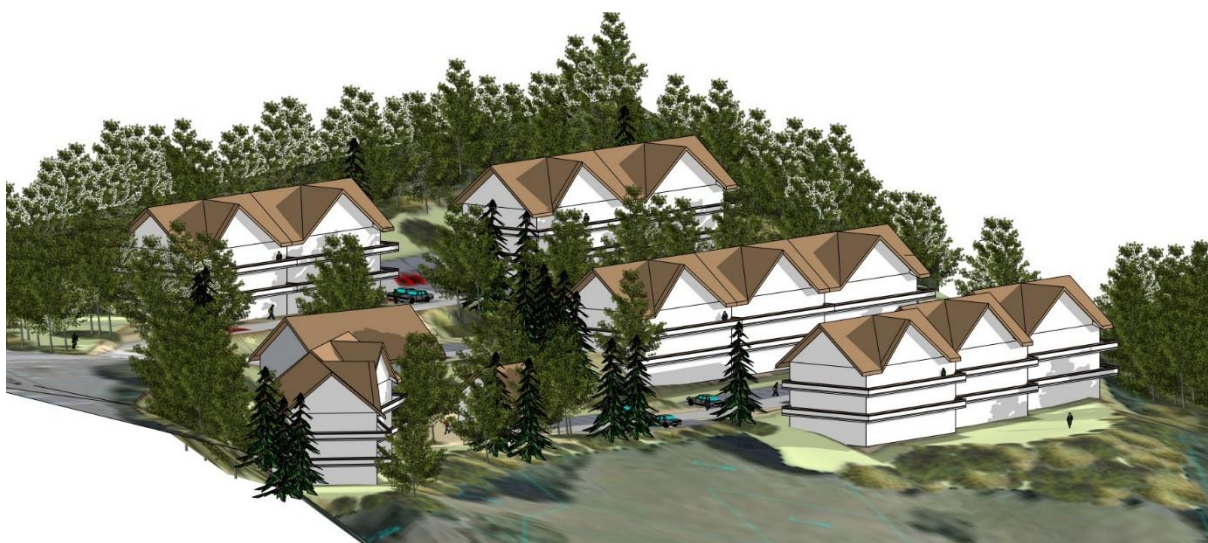
Vue Nord (depuis le village)



Vue Ouest (depuis la gare des remontées mécaniques)



Vue Est



### *2.2. Infrastructures à prévoir*

L'accès existant sera le seul et unique accès à la zone. Il devra être sécurisé en coordination avec le gestionnaire de la route (conseil département de l'Isère).

Les réseaux sont existants sur la zone du fait de la présence de l'ancien camping.

Au vu de l'enjeu représenté par la gestion des eaux pluviales sur ce secteur, il est obligatoire de prévoir le rejet des eaux pluviales dans les réseaux existants ou dans un exutoire superficiel capable de recevoir un débit supplémentaire sans aggraver les risques ou en provoquer de nouveaux.