



Révision du Plan Local d'Urbanisme du Val

3.2 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THEMATIQUES

Arrêté le 27/10/2023

Approuvé le 24/07/2024

Sommaire

OAP THEMATIQUE MOBILITE : FAVORISER DES MOBILITES PLUS DURABLES	4
Préambule	4
ORIENTATION 1 / Développer des itinéraires en modes actifs (cyclables, piétons) continus	5
Objectifs.....	5
Prescriptions, recommandations et orientations.....	5
Le maillage des liaisons douces	5
Prendre en compte systématiquement les modes actifs dans les nouvelles opérations	6
ORIENTATION 2 / Organiser les espaces de stationnement	9
Objectifs.....	9
Prescriptions, recommandations et orientations.....	9
ORIENTATION 3 / Développer les itinéraires de promenade touristiques	13
Prescriptions, recommandations et orientations.....	13
OAP THEMATIQUE TRAME VERTE ET BLEUE	15
Préambule – Guide d'utilisation de l'OAP	15
La trame verte et bleu du territoire.....	16
Les franges urbaines	19
Contexte et objectifs	19
Définition	19
Organisation	19
ORIENTATION 1/ La sous-trame boisée	20
Objectifs d'aménagement	20
Orientations architecturales, urbaines et paysagères	21
Pour les projets individuels	21
Pour les projets d'ensemble.....	22
ORIENTATION 2/ La sous-trame agricole	24
Objectifs d'aménagement	25
Orientations architecturales, urbaines et paysagères	26
Pour les projets d'ensemble.....	27
ORIENTATION 3/ La sous-trame aquatique et humide	29
Définition et contexte.....	29
Objectifs d'aménagement	29
Orientations architecturales, urbaines et paysagères	31
Pour les projets individuels	31

Pour les projets d'ensemble.....	31
Typologies de clôtures à privilégier.....	32
ORIENTATION 4/Prescriptions qui s'appliquent aux composantes de la carte des continuités écologiques.....	33

OAP THEMATIQUE MOBILITE : FAVORISER DES MOBILITES PLUS DURABLES

Préambule

La prise en compte de principes qualitatifs en matière de déplacements dans les projets d'aménagement doit permettre la création d'opérations mieux intégrées à la ville. En application des articles L.151-47 du Code de l'urbanisme et L.1214-1 et L.1214-2 du Code des transports, cette OAP Mobilité vient apporter des orientations visant à :

- Trouver un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;
- Renforcer la cohésion sociale et urbaine ;
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements ;
- Diminuer le trafic automobile ;
- Développer les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage du vélo et de la marche à pied ;
- Organiser le stationnement dans le centre-village.

L'OAP Mobilité permet de répondre aux ambitions du PADD en matière de déplacements, notamment en faveur des modes actifs et ainsi aux enjeux actuels en matière de déplacement, de sécurité et de transition énergétique.

Les projets d'urbanisme et d'aménagement devront être compatibles avec les orientations énoncées ci-après. Les enjeux sont à adapter en fonction de la taille et de la localisation de l'opération. Les opérations d'aménagement à vocation d'habitat, ou mixte (dont la vocation habitat est dominante) sont les suivantes :

- Les secteurs soumis à OAP sectorielle (pièce 3.1) ;
- Toute opération d'aménagement et de division parcellaire aboutissant à la réalisation de plus de deux logements non comprise dans une OAP sectorielle.

ORIENTATION 1 / Développer des itinéraires en modes actifs (cyclables, piétons) continus

Objectifs

La commune compte des portions d'itinéraires accessibles aux cyclistes et aux piétons qui ne permettent pas de connecter l'ensemble des entités du territoire au centre-village. Les aménagements existants constituent le socle des futurs itinéraires à partir desquels Le Val souhaite compléter le maillage.

Plusieurs discontinuités des itinéraires existants ont été identifiées sur le territoire au sein de l'enveloppe urbaine et entre les enveloppes urbaines. La commune porte la volonté de compléter le réseau de mobilité douce.

Prescriptions, recommandations et orientations

Le maillage des liaisons douces

Le maillage est organisé en lien avec le tissu urbain existant, en particulier :

- Il s'appuie et prolonge le maillage existant (viaire, piétons, cycles) afin de permettre la traversée, le désenclavement, l'accès aux nouveaux quartiers, la traversée d'espaces agricoles ou naturels ;
- De nouveaux itinéraires de promenade peuvent être créés pour poursuivre le maillage de chemins de randonnée existants et développer les lieux de découverte touristique du territoire ;
- Il limite autant que possible les fonctionnements en impasse, tout particulièrement pour les modes actifs ; l'extension de l'urbanisation doit être envisagée comme traversante à terme ;
- Le principe de « perméabilité » des îlots sera recherché lors de la définition des projets, et ce afin d'éviter les effets coupures liés au bâti pour la jonction ;
- Dans les projets d'aménagement, il convient de trouver les cheminements piétons les plus directs vers les arrêts de bus existants, les équipements publics et les commerces :
 - Soit avec des trottoirs confortables et accessibles, des voies cyclables, des zones 20 ou 30 km/h, des zones de rencontre, si le réseau routier est orienté de manière directe et rapide vers la centralité ;
 - Avec des cheminements piétons/cycles lorsque le réseau routier n'est pas relié à la centralité.

Afin de développer la pratique des cheminements, une attention particulière est à apporter pour rendre les cheminements piétons/cycles lisibles. Le maillage valorise les perméabilités visuelles en lien avec le ou les éléments caractéristiques du tissu urbain existant, particulièrement :

- En assurant la continuité du jalonnement existant ;
- En créant des continuités physiques supports de ce réseau (végétales, minérales...) ;
- En créant ou en utilisant les perspectives des cheminements (notamment vers le centre-village), permettant de s'orienter.

Prendre en compte systématiquement les modes actifs dans les nouvelles opérations

À travers l'élaboration des nouveaux projets, qu'il s'agisse de logements, d'espaces économiques ou autres, la mise en réseau de cheminements dédiés aux modes actifs doit être questionnée. Cette prise en compte peut se traduire par la définition d'espaces propres aux modes actifs, la connexion aux itinéraires existants, la réalisation de voie partagée... Cet objectif permettra notamment de faciliter les déplacements doux dits « de proximité » par l'aménagement d'itinéraires sécurisés et le développement de services (stationnement vélos par exemple).



Images de référence : sente piétonne, zone 30.

Accompagner le développement de la pratique du vélo avec des équipements adaptés

Le stationnement des vélos sur le territoire diffère en fonction de l'usage de l'itinéraire et de la durée du stationnement. Les emplacements de stationnement doivent répondre à des caractéristiques satisfaisantes, tant qualitativement que quantitativement, et doivent être adaptés aux publics visés :

- Implantation au plus près des endroits desservis (équipements publics, centre-village) ;
- Visibilité et lisibilité (par un mobilier homogène facilement identifiable) ;
- Accessibilité, signalisation, éclairage voire couverture ;
- Sécurisation pour l'accroche des vélos, etc.

Avec le développement des vélos électriques, le dispositif de recharge pourrait être déployé sur des zones stratégiques du territoire.

Le déploiement du jalonnement permet d'orienter les cyclistes vers les équipements d'intérêt public (centre-village, infrastructures sportives et culturelles, découverte patrimoniale...). La régularité de leur emplacement constitue un gage d'efficacité du trajet des cyclistes et des piétons. Les directions vers les communes limitrophes peuvent également être indiquées, accompagnées de leurs distances afin de promouvoir une pratique utilitaire.



Images de référence : stationnement vélo, signalétique pour jalonnement, borne de recharge

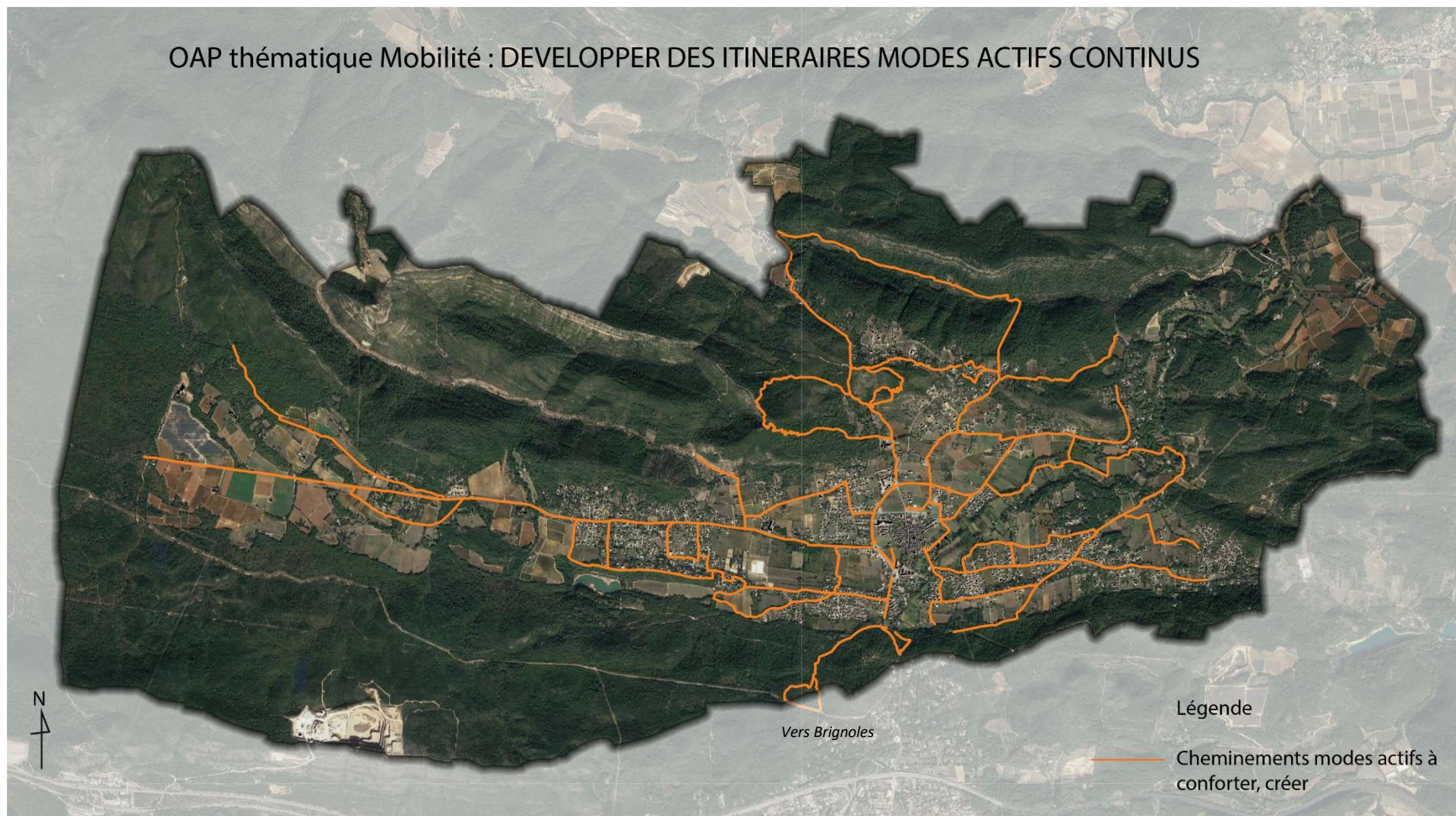
Favoriser l'intermodalité

Le vélo est un mode de transport qui s'adapte aisément aux trajets quotidiens, courts, plats en général inférieurs à 5 kilomètres. La complémentarité entre le vélo et les transports en commun constitue un enjeu intéressant afin de favoriser la desserte du territoire. Cette action contribue à favoriser l'usage du vélo sur de plus longues distances en l'intégrant à une chaîne de transport, à améliorer le temps de parcours et à freiner la progression de l'usage des véhicules particuliers dans les déplacements. Il est donc nécessaire de faciliter l'accessibilité aux pôles générateurs de trafic par les modes doux notamment vers Brignoles.

Développer une sensibilisation relative à la pratique de la mobilité active

Le changement des habitudes de mobilité nécessite du temps, mais la mise en place de campagnes de promotion ciblées en fonction des usagers potentiels, contribuera à l'inversement de la tendance. La communication passe aussi bien par l'information dans la presse locale, que par l'organisation de manifestations festives. Il s'agit de convaincre, de façon ludique, les populations des avantages de se déplacer à vélo ou à pied. L'organisation d'événements contribue également à la promotion touristique du territoire traversé. Parallèlement, la communication sur les itinéraires, les équipements et les services présents est nécessaire afin de conforter les campagnes de communication liées à des événements. La communication ciblée sur les publics jeunes peut aussi être développée.

OAP thématique Mobilité : DEVELOPPER DES ITINERAIRES MODES ACTIFS CONTINUS



ORIENTATION 2 / Organiser les espaces de stationnement

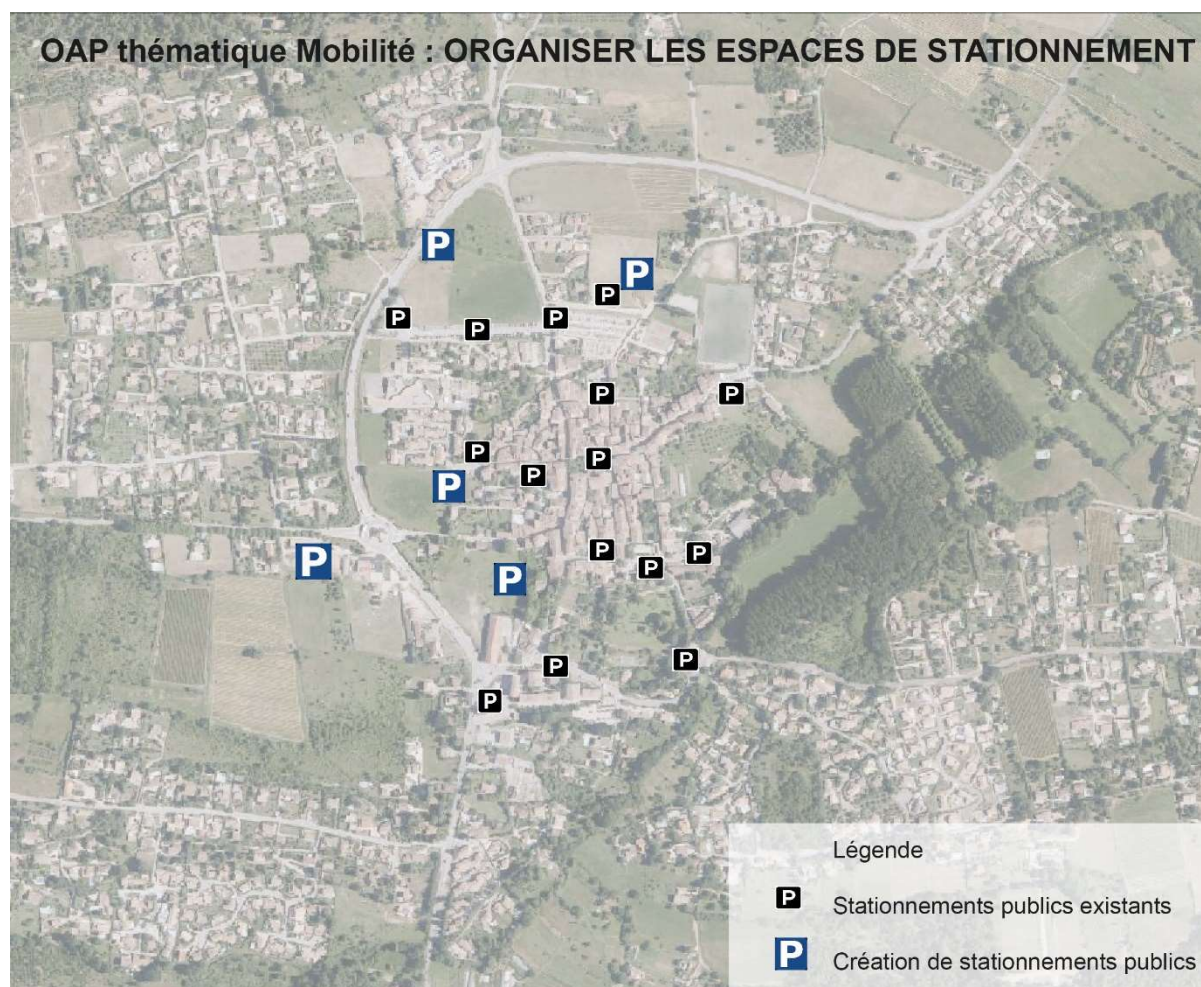
Objectifs

Les orientations décrites ci-après visent à donner des recommandations en matière d'organisation des espaces de stationnement en aérien dans les opérations d'aménagement, en termes notamment de disposition et de traitement de ces espaces, en vue d'une bonne qualité des opérations réalisées, mais aussi en termes de distance à parcourir.

Prescriptions, recommandations et orientations

Maillage des stationnements dans le centre-village

Le maillage des stationnements publics sera organisé dans une approche globale, en fonctionnement en réseau. Il sera couplé avec l'optimisation et l'affirmation du réseau de circulation douce. Le maillage des stationnements sera complété par des poches en périphérie du centre historique permettant d'une part de faciliter l'accès depuis les voies structurantes et d'autre part de limiter les circulations véhiculées dans le centre. La mutualisation des stationnements est recherchée pour les différents usages (résidentiel, commerces, équipements...).

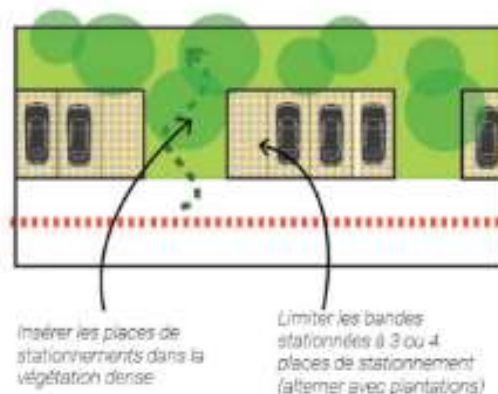


Traitement qualitatif des espaces de stationnement pour toute opération

Le stationnement devra participer à la qualité paysagère des lieux : les impacts des stationnements seront atténués par un maintien des ambiances végétales ; les revêtements perméables sont privilégiés.

Des solutions alternatives à la réalisation du stationnement en aérien sur la parcelle pourront être étudiées, notamment l'intégration aux constructions (garage, sous terrain). La mutualisation avec les stationnements existants à proximité sera recherchée. Les stationnements seront localisés au plus proche de la voirie afin de limiter les circulations dans les opérations et de privilégier les modes actifs. Les stationnements auront des accès entrée/sortie clairement identifiés. La superficie de chaque emplacement sera suffisante pour permettre une ouverture de portière aisée. Dans le cadre d'un seul accès, les voiries internes du parking seront dimensionnées de manière à permettre un retournement aisé des véhicules.

Dès lors que le stationnement est réalisé en aérien, un traitement qualitatif des espaces sera réalisé : intégration et filtres paysagers sur les pourtours, aménagements paysagers, revêtements perméables ou facilitant des utilisations multiples, matériaux, etc. Ces espaces pourront également être aménagés pour servir à plusieurs fonctions par exemple : noues de récupération des eaux pluviales, haies séparatives, arbres de hautes tiges en bosquets, surfaces enherbées participant à la perméabilité des sols et la nature en ville notamment.





Images de référence : revêtement perméable, marquage, gestion du pluvial

À l'intérieur de l'opération, il s'agira de réduire les surfaces dédiées aux véhicules (voirie, parking) au profit d'autres usages. En l'absence de véhicules, l'espace libéré redevient appropriable par les piétons s'il n'est pas routier. En effet, le regroupement des garages et des stationnements en ensembles accessibles par plusieurs logements, ou le stationnement en créant des petites poches de stationnement dans les espaces communs permet à la fois de réduire les surfaces de voirie, de libérer du trafic véhicules permanent un espace de circulation qui peut ainsi être rendu aux piétons, aux cyclistes et aux jeux d'enfants et ainsi de favoriser la sociabilité (appropriation de la voie libérée du trafic, rencontres aux garages regroupés ne se produisant pas en garage à la parcelle).

Il sera privilégié des aménagements simples facilitant l'entretien et permettant une réversibilité des espaces.

Accompagnement de la politique de stationnement plus sobre avec des équipements adaptés

Les emplacements de stationnement doivent répondre à des caractéristiques satisfaisantes pour favoriser leur usage :

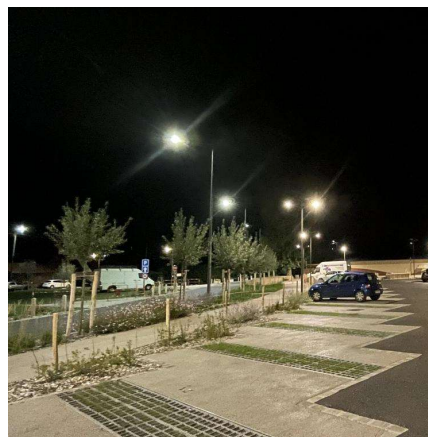
- Visibilité et lisibilité (par un mobilier homogène facilement identifiable) ;
- Éclairage adapté ;
- Confortable (ombrage voire couverture).

Avec le développement des voitures électriques, des dispositifs de recharge pourraient être déployés sur des zones stratégiques du territoire.

La signalétique est une composante indispensable pour orienter les usagers vers les stationnements les plus proches. Cette signalétique peut être complétée par des dispositifs de jalonnement (avec indication des temps de parcours) qui permettent de diriger les usagers vers les équipements d'intérêt public (centre-village, infrastructures sportives et culturelles, découverte patrimoniale...).



*Images de référence : ombrage
par pergola, borne de recharge,
éclairage*



ORIENTATION 3 / Développer les itinéraires de promenade touristiques

Objectifs

La commune du Val dispose d'une richesse patrimoniale diversifiée par sa géographie et son histoire. Un réseau de sentiers est d'ailleurs présent sur le territoire comme le circuit des chapelles (13 km de parcours) par exemple. La commune souhaite poursuivre le développement de ce réseau pour mettre en valeur et faire découvrir ces éléments patrimoniaux (religieux, agricoles, paysagers, naturels...) autant pour un public local que touristique plus élargi. La création d'itinéraires de promenade permet également de conserver les chemins ruraux.

Prescriptions, recommandations et orientations

Mettre en valeur le tronçon du sentier de randonnée Saint-Jacques de Compostelle

Le tronçon du Val fait partie de l'itinéraire « Voie d'Arles ». Labellisée sous le nom de GR@653, la Voie d'Arles était empruntée par les pèlerins en provenance d'Italie.

Le tronçon en traversée de la commune est balisé et a été homologué par la Fédération française de la randonnée. Il s'inscrit dans le Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée Pédestre (PDIPR).

Créer un sentier de randonnée dans le cadre de l'itinéraire de randonnée GR de Pays « Sanctuaires en Provence Verte »

Inscrire la commune dans les itinéraires de sentier de grande randonnée (GR de Pays), destinés à la découverte d'une région française, permettra de mettre en avant la richesse patrimoniale du Val. La dénomination GR de Pays est une marque déposée par la Fédération française de la randonnée pédestre. Le sentier devra présenter un balisage répondant aux caractéristiques du sigle GR de Pays et faire l'objet d'une homologation fédérale nationale.

La création d'un tronçon du GR de Pays garantira aux promeneurs, un itinéraire de promenade aménagé, balisé et connecté à un réseau intercommunal et national.

OAP thématique Mobilité : DEVELOPPER DES ITINERAIRES DE PROMENADE TOURISTIQUE



OAP THEMATIQUE TRAME VERTE ET BLEUE

Préambule – Guide d'utilisation de l'OAP

L'OAP Trame verte et bleue et paysage a été pensée de sorte à accompagner l'ensemble des porteurs de projets afin de les aider à intégrer les enjeux locaux de continuités écologiques au cœur de leurs aménagements, pour que ces projets d'aménagement contribuent :

- A la restauration des continuités écologiques ;
- A l'intégration de la nature en ville pour limiter les îlots de chaleurs ;
- A la fabrication d'un paysage et d'un cadre de vie de qualité en ville.

Cette OAP concerne à la fois des projets d'ensemble (avec OAP sectorielle ou non), ainsi que les projets individuels. Elle ne reprend pas les éléments réglementaires présentés dans le règlement ou dans les pièces graphiques de ce dernier.

Elle se compose de deux parties :

1. Le traitement des franges urbaines et des espaces situés entre un aménagement et les milieux agro-naturels périphériques ;
2. Les essences végétales à prioriser ou à éviter dans les aménagements.

Pour chaque projet, il s'agit de définir :

- Des objectifs d'aménagement présentant les enjeux écologiques ;
- Les orientations architecturales, sous forme de tableaux décrivant les possibilités, les besoins et les préconisations pour les aménagements ;
- Des exemples permettant de matérialiser les différents types d'aménagement.

La trame verte et bleue du territoire

La trame verte et bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques qui regroupe les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques.

- Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée ; où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante. Ils abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.
- Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Les corridors écologiques peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers.

La trame verte et bleue contribue à l'amélioration de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau. Elle s'applique à l'ensemble du territoire national à l'exception du milieu marin.

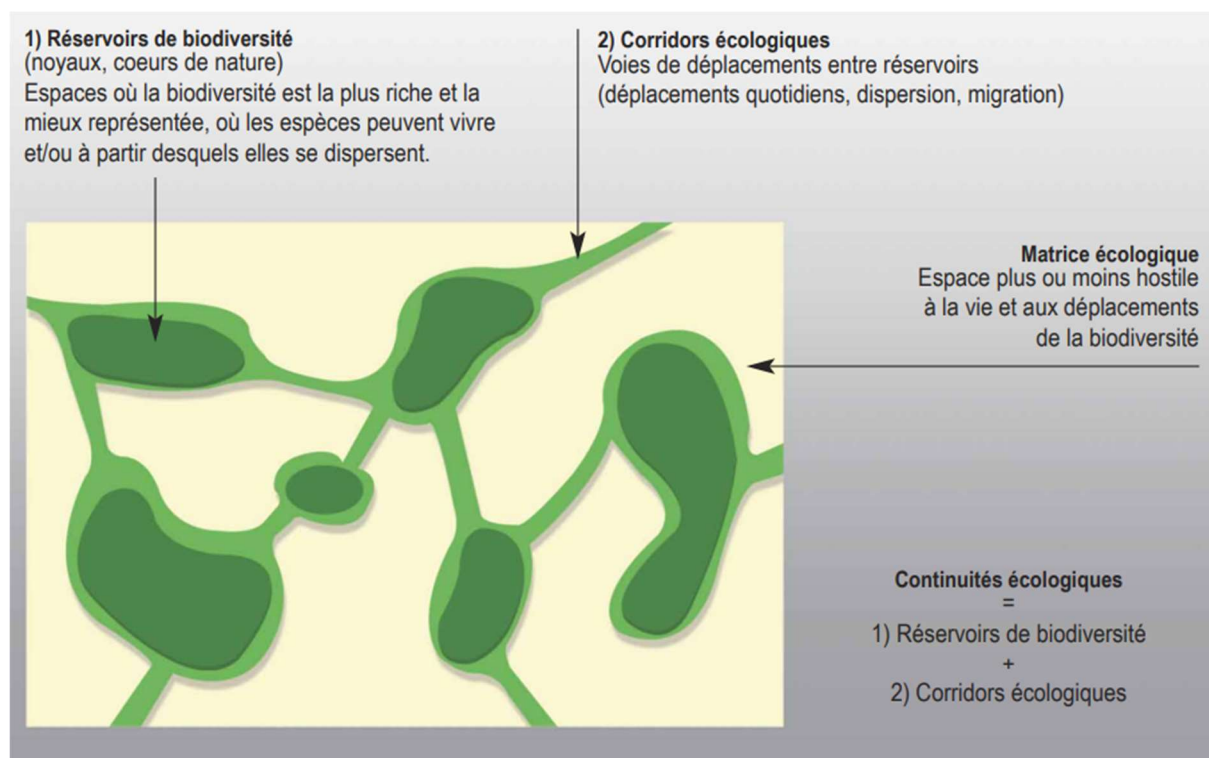
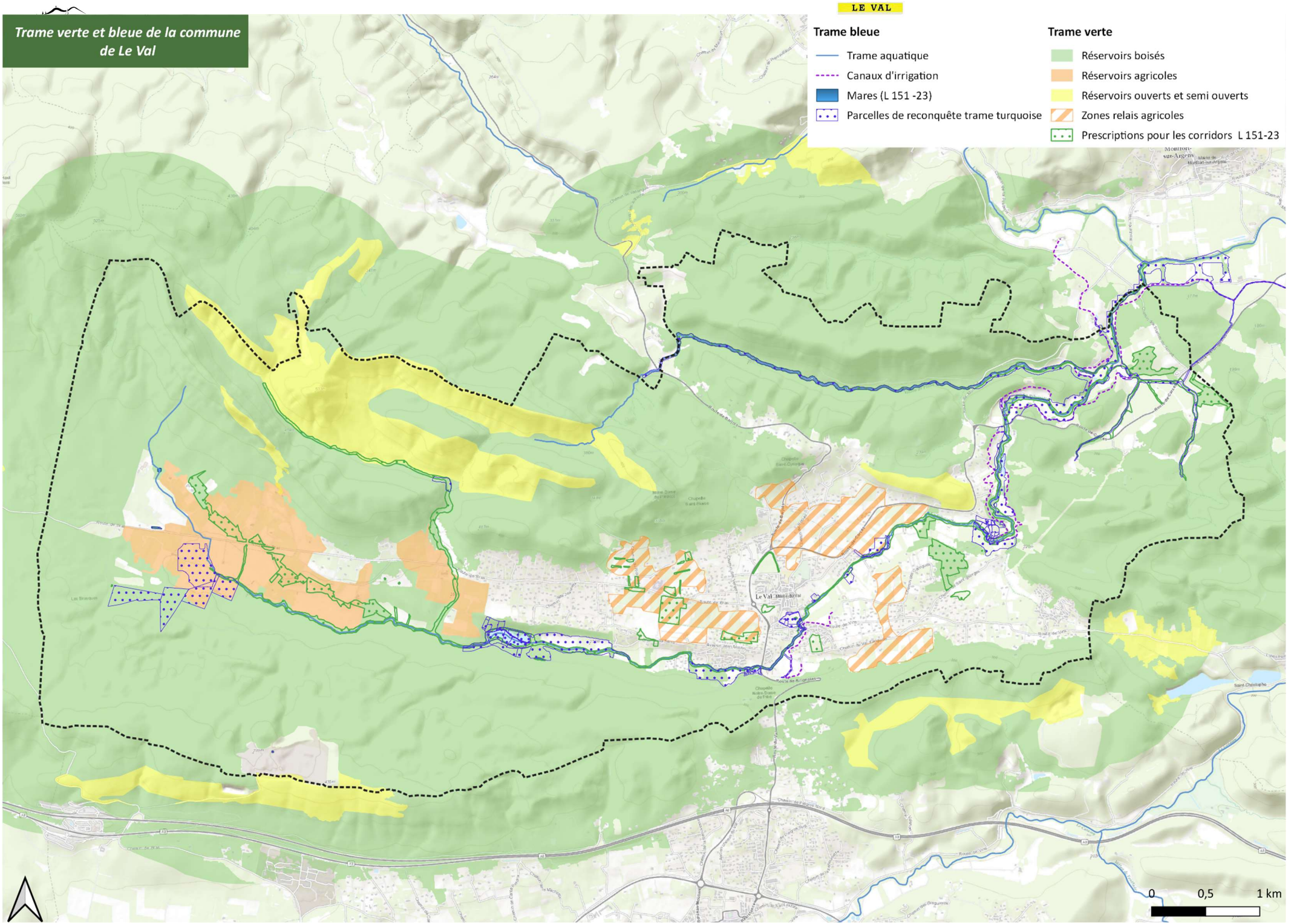


Schéma trame verte et bleue : Sordello, 2017

La trame verte et bleue se décline en plusieurs sous-trames ou plusieurs écosystèmes. Une sous-trame rassemble l'ensemble des espaces constitués par un même type de milieu (forêt, zone humide, zone agricole, zone aquatique...) et le réseau que constituent ces espaces plus ou moins connectés.

Sur le territoire du Val, 3 sous-trames sont distinguées :

- La sous-trame boisée (milieux boisés et forestiers) ;
- La sous-trame agricole (vignes, prairies, maraîchages, arboricultures) ;
- La sous-trame aquatique et humide (cours d'eau et zones humides).



Trame verte et bleue de la commune
de Le Val

LE VAL

Trame bleue

- Trame aquatique
- Canaux d'irrigation
- Mares (L 151 -23)
- Parcelles de reconquête trame turquoise

Trame verte

- Réservoirs boisés
- Réservoirs agricoles
- Réservoirs ouverts et semi ouverts
- Zones relais agricoles
- Prescriptions pour les corridors L 151-23

0 0,5 1 km

Les franges urbaines

Contexte et objectifs

Définition

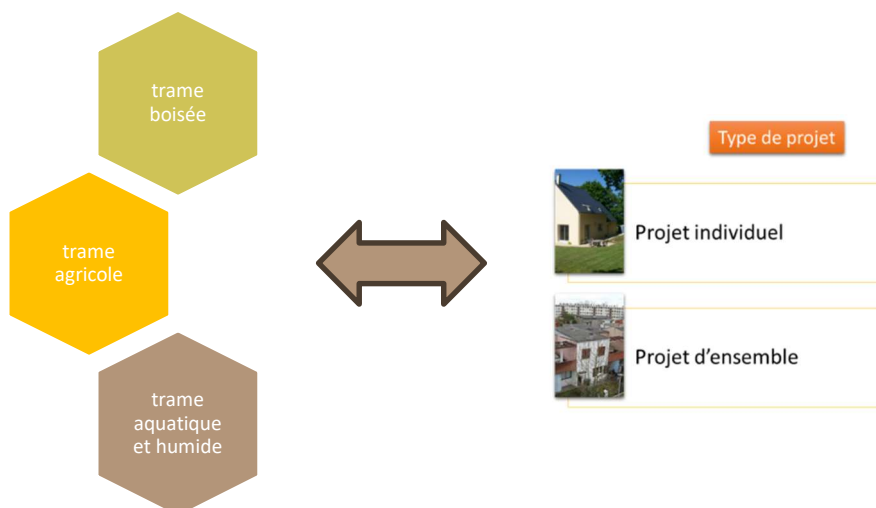
Espaces de transition entre zones construites et campagne, les franges urbaines sont souvent vues comme anarchiques et désordonnées. Or, cette limite assure un rôle de transition et de valorisation entre l'espace urbain et les espaces agricoles ou naturels. Cette limite prend la forme d'un espace, d'une épaisseur, de taille variable en fonction des contextes qui nécessitent une réflexion dans les deux voire trois dimensions.

En fonction, des activités, des vocations, des types de milieux naturels ou encore de la fonctionnalité ou de l'usage souhaité, les solutions ne pourront pas être les mêmes. On trouvera des différences en fonction de ce qui est considéré : l'usager ou l'habitant de la zone urbaine, l'agriculteur, les espèces utilisant les milieux périphériques, la sensibilité des milieux naturels périphériques.

Organisation

Les franges urbaines du fait de leur localisation ou de leur nature, ne sont pas construites, pensées ou organisées de la même manière et n'influent donc pas sur le même type de milieu naturel ou de sous-trame.

L'OAP a donc été réfléchi de sorte à séparer (lorsque cela été possible ou avait un intérêt réel) les différentes situations comme cela est présenté dans le schéma ci-dessous :



Pour chacune des sous-trames, les préconisations sont organisées de la même manière :

- Les objectifs d'aménagement : les enjeux écologiques de ces secteurs ;
- Les orientations architecturales :
 - Les clôtures et leur typologie (matériaux, localisation, fonctionnalité) ;
 - La végétalisation des franges urbaines en fonction des milieux périphériques ;
 - Comment ces espaces servent à la biodiversité ;
 - Des exemples d'aménagement.

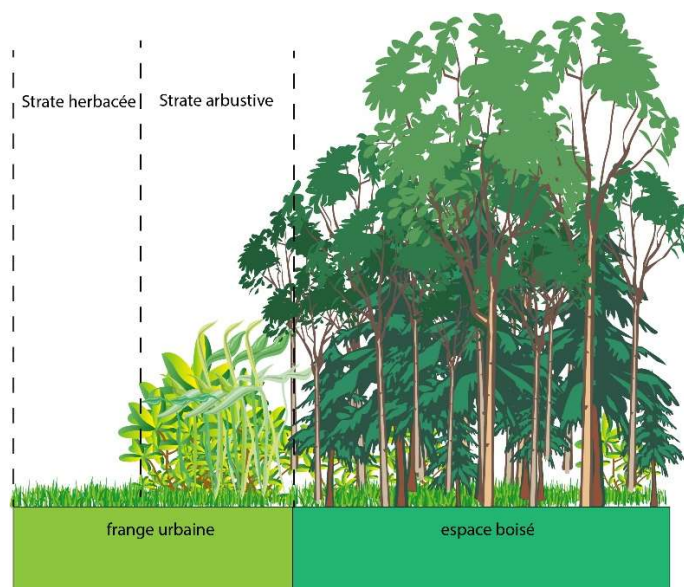
Ces prescriptions incombent aux propriétaires et aux usagers de la zone urbaine en priorité.

ORIENTATION 1/ La sous-trame boisée

Objectifs d'aménagement

Pour la sous-trame boisée, les enjeux écologiques pour la préservation de ce milieu sont :

- Maintenir une strate arbustive et herbacée intermédiaire selon le schéma ci-dessous ;
- Limiter les grillages afin de favoriser les échanges avec les milieux périphériques.



Orientations architecturales, urbaines et paysagères

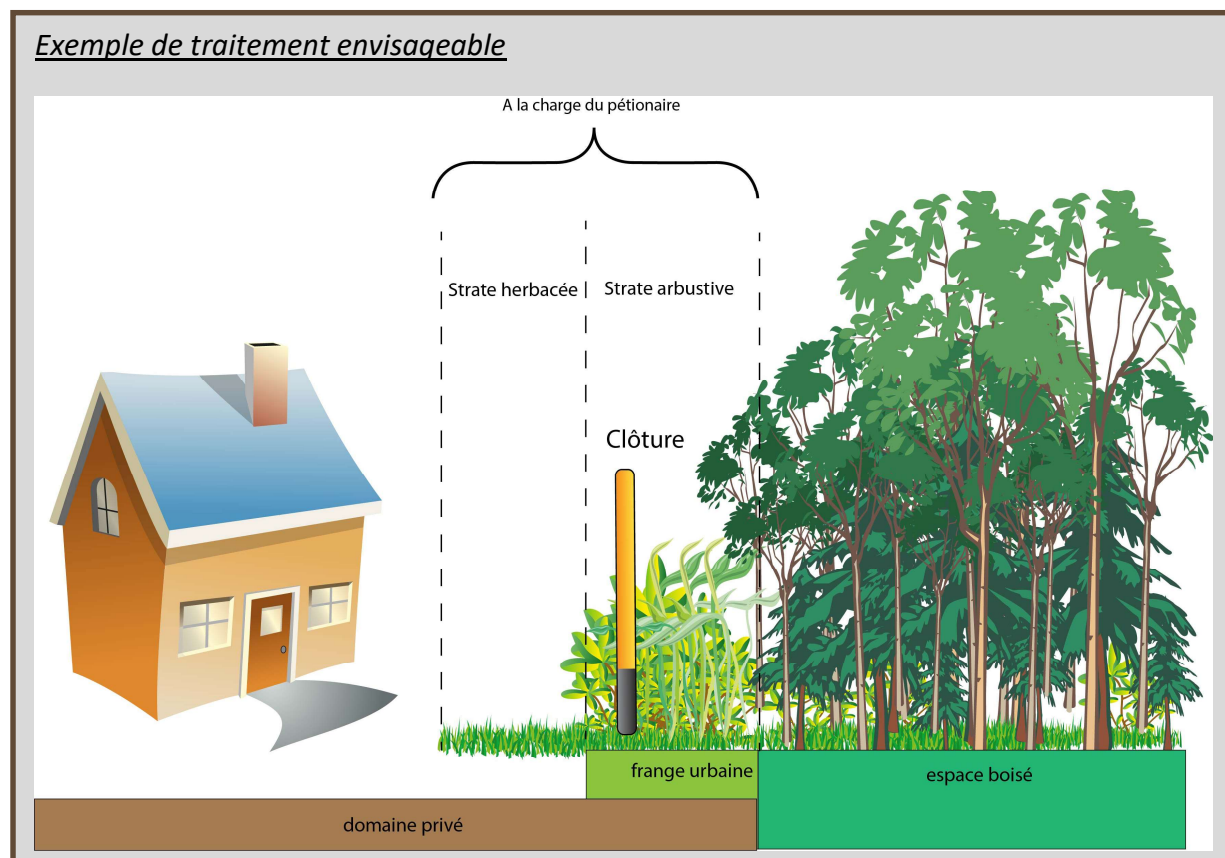
Pour les projets individuels

Organisation	La frange se situe sur un espace privatif de jardin, il est donc préconisé de prévoir au fond du jardin un espace de transition possible avec un espace herbacé et un espace arbustif en fonction des cas de figures présentés ci-après.
Clôture	La clôture pourra être située au sein de la strate arbustive et privilégiera les matériaux naturels et la perméabilité pour la petite et moyenne faune.

La meilleure solution pour préserver une frange boisée fonctionnelle est le maintien d'une organisation avec trois niveaux de végétation : une strate herbacée ou ouverte, puis une strate arbustive et une strate boisée.

En fonction des cas de figure et de la localisation de l'espace boisé avec la limite de propriété, et en fonction de la partie située entre le boisement et la limite de propriété, le traitement demandé pourra évoluer :

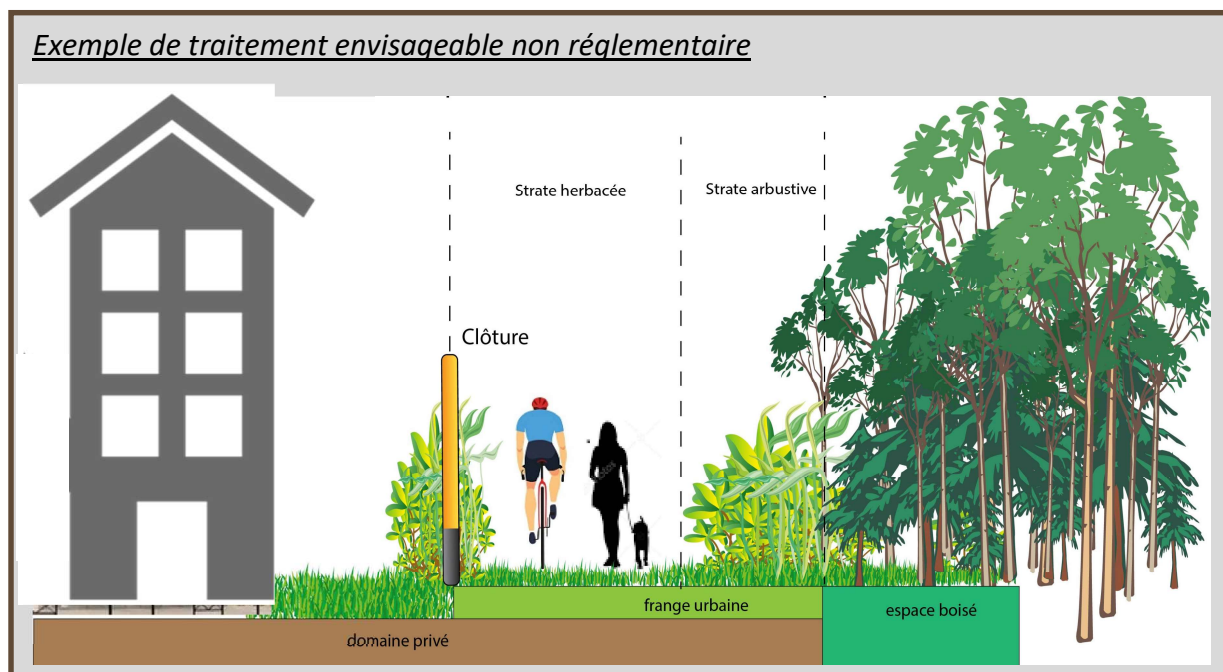
<i>Si le boisement est en limite séparative, une strate arbustive est à prévoir sur le terrain d'assiette du projet</i>	<i>S'il existe une strate intermédiaire entre la limite séparative et le boisement, la clôture pourra être traitée de façon indifférenciée</i>
	



Pour les projets d'ensemble

Organisation	La frange devra être prévue dans l'aménagement général et être organisée de sorte à maintenir une organisation avec trois niveaux de végétation : une strate herbacée ou ouverte, puis une strate arbustive et une strate boisée. Il est recommandé de reculer les futurs bâtiments et zones imperméabilisées le plus loin possible de la frange boisée.
Clôture	La clôture devra être située entre l'espace privatif et la frange urbaine et privilégiera des matériaux naturels et la perméabilité pour la petite et moyenne faune. Une clôture en bois avec une végétalisation sera privilégiée.
Fonctionnalité potentielle de la frange	Le traitement de la lisière pourra permettre d'accueillir diverses fonctions liées à l'opération : cheminements doux, espaces récréatifs, gestion des eaux pluviales comme le présente le schéma ci-dessous.

Il est demandé à l'aménageur de prendre à son compte les investissements liés à l'aménagement de la frange urbaine (strate arbustive, mode doux...) à l'image de l'exemple potentiel ci-dessus.



Typologies de clôtures à privilégier

Clôture en bois et grillage perméable à la petite et moyenne faune	Clôture en bois perméable à la petite et moyenne faune
Clôture grillagée intégrant un passage pour la petite faune	Mur en gabion en bois, parfait pour l'accueil de l'entomofaune
 Clôture intégrant un passage à hérisson (Photo www.noblet.me)	

Les obligations légales de débroussaillage

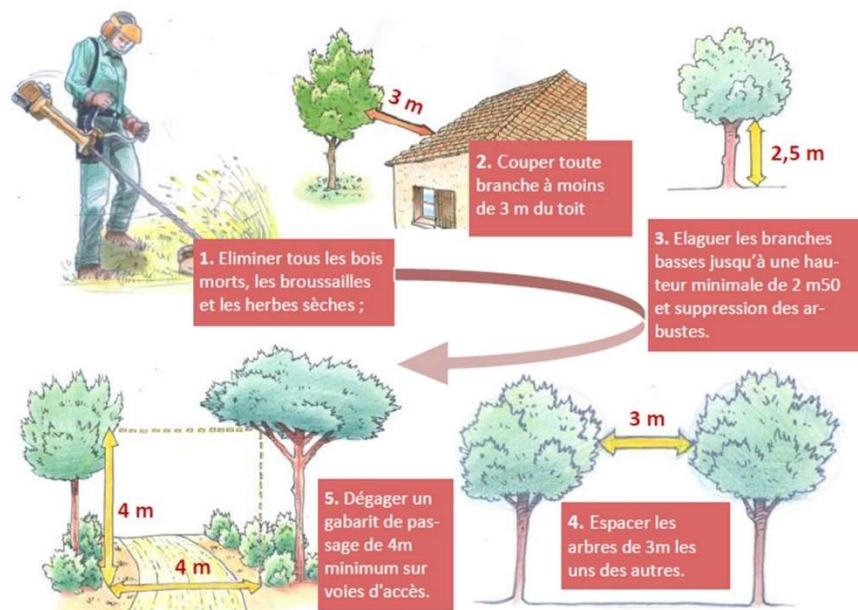
Dans le cadre de l'OAP Trame verte et bleue, les obligations légales de débroussaillage (OLD) s'imposent et nécessitent la réalisation des actions suivantes :

1. Débroussailler dans un rayon de 50 mètres autour des constructions, des habitations et des infrastructures. Débroussailler également 10 mètres de part et d'autre des voies d'accès privées ;
2. Enlever les broussailles, les herbes sèches, les branches basses et autres végétaux inflammables. Les arbres doivent être élagués sur une hauteur de 2 mètres ;
3. Maintenir ces zones débroussaillées en permanence, notamment en période de risque accru d'incendie (printemps et été) ;
4. Les déchets verts issus du débroussaillage doivent être évacués ou compostés, et non laissés sur place afin d'éviter tout risque de combustion.

Dans tous les cas, se référer aux textes en vigueur pour suivre l'évolution des obligations.



Comment débroussailler ?

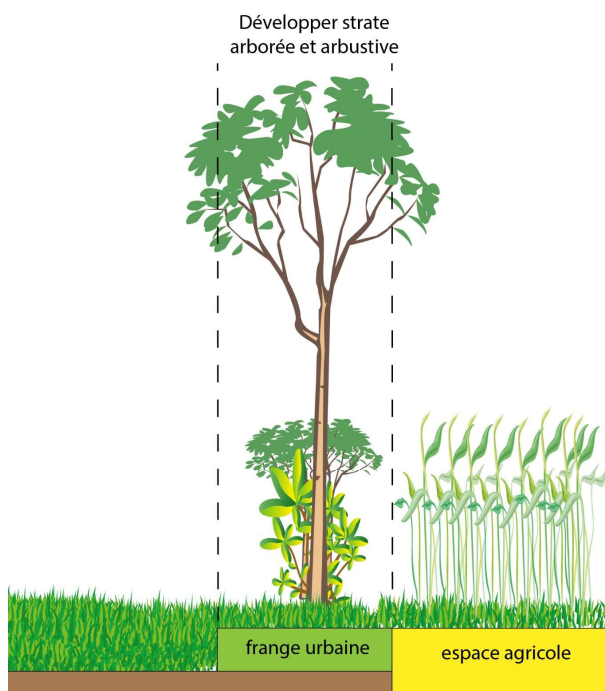


ORIENTATION 2/ La sous-trame agricole

Objectifs d'aménagement

Pour la sous-trame agricole, les enjeux écologiques pour la préservation de ce milieu sont :

- Une régénération de la lisière agricole pour redonner un intérêt écologique à ce milieu et proposer également un masque végétal ;
- La conservation ou la création d'une bande non exploitée afin de favoriser le développement des espèces messicoles et mellifères.

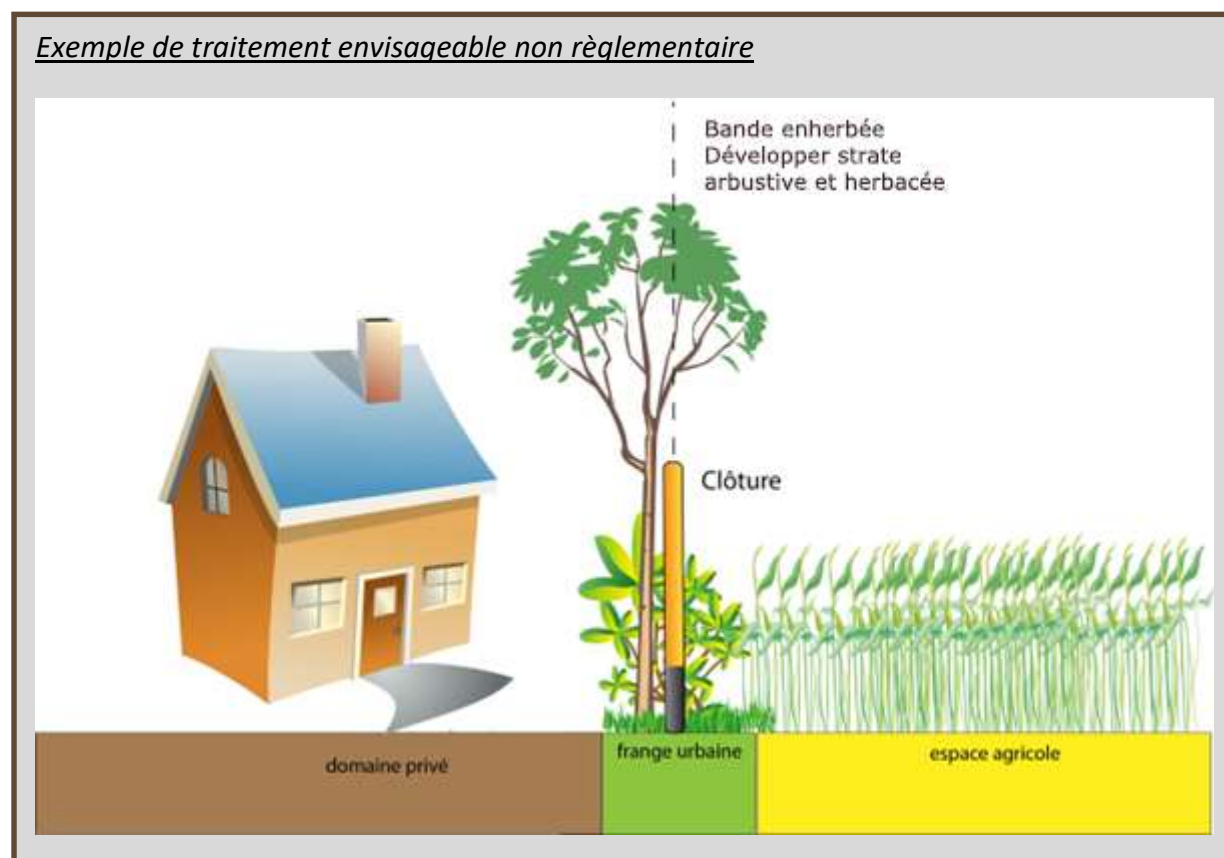


Orientations architecturales, urbaines et paysagères

Pour les projets individuels

Organisation	La frange se situe sur un espace privatif de jardin, il faudra donc prévoir au fond du jardin un espace de transition avec un aménagement multi strates (herbacée, arbustive, arborée). Cette organisation permettra de proposer un secteur de repos aux espèces à proximité des plantations et pourra constituer un écran vis-à-vis de certaines nuisances agricoles (pesticides, nuisances sonores, poussières...)
Clôture	La clôture pourra être située en limite parcellaire après la strate arborée plantée et privilégiera des matériaux naturels et la perméabilité pour la petite et moyenne faune
Fonctionnalité potentielle de la frange	Dans les cas abordés précédemment, aucune fonctionnalité ne pourra être développée sauf si l'agriculteur limite l'exploitation de ses terres à quelques mètres de la limite de propriété. Dans ces cas, des aménagements de type noue paysagère, circulation douce, développement d'aménagement favorable à la faune (hôtel à insectes, sanctuaire à reptiles, nichoir à oiseaux), bande enherbée pour les plantes messicoles pourront être imaginés. Ces dispositions s'appliquent au pétitionnaire privé et non à l'agriculteur.

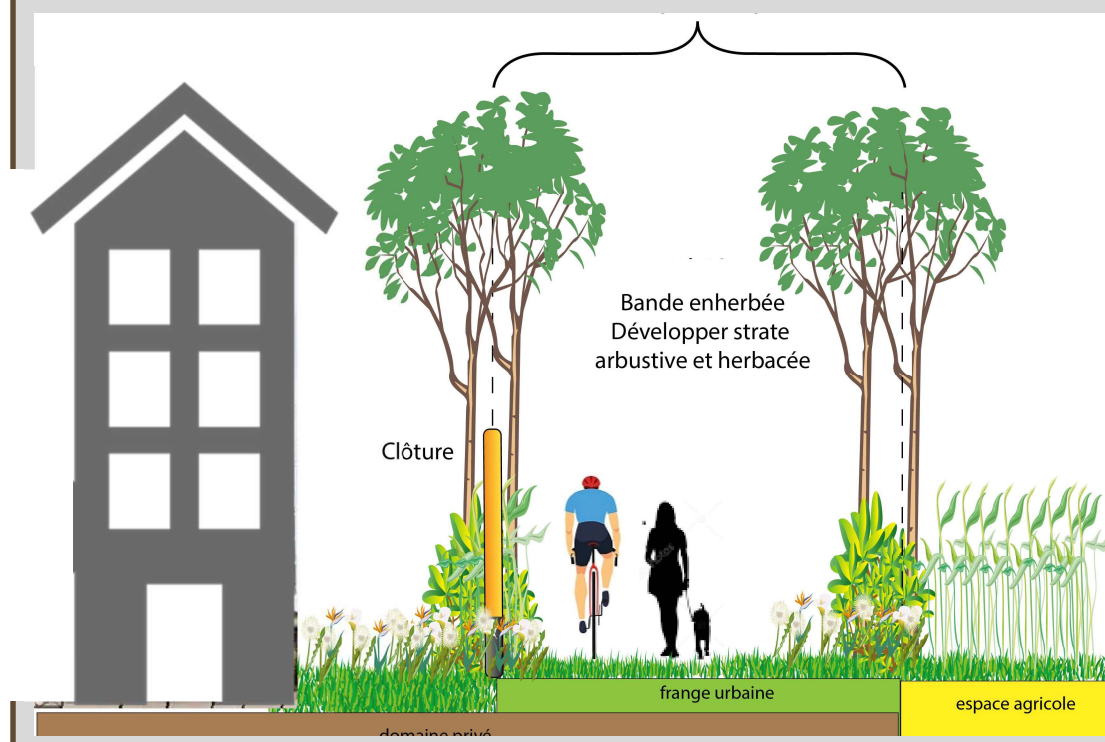
Il est préconisé au pétitionnaire d'organiser sa frange urbaine de sorte à restaurer une bande « vivante » multi spécifique, comme le montre le schéma ci-dessous :



Pour les projets d'ensemble

Organisation	Un espace de transition avec de préférence un espace herbacé et un espace arbustif pourra être aménagé. Une double rangée arborée et arbustive pourra également être mise en place pour proposer un secteur de repos aux espèces à proximité des plantations et fera écran vis-à-vis de certaines nuisances agricoles (pesticides, nuisances sonores...)
Clôture	La clôture pourra être située entre l'espace privatif et la frange urbaine et privilégiera des matériaux naturels et la perméabilité pour la petite et moyenne faune. Une clôture en bois avec une végétalisation sera privilégiée
Fonctionnalité potentielle de la frange	Des accès aux milieux naturels et des cheminements piétons ou cyclables le long de la propriété pourront être imaginés Pour les secteurs concernés par un aléa risque ruissellement pluvial, cet espace pourra également être aménagé sous forme de noue paysagère pour faciliter la collecte et l'écoulement des eaux Ces dispositions s'appliquent au pétitionnaire privé et non à l'agriculteur.

Exemple de traitement envisageable non opposable



Typologies de clôtures à privilégier

Clôture métallique perméable à la petite et moyenne faune	Clôture en bois perméable à la petite et moyenne faune	Clôture en bois perméable à la petite et moyenne faune
		
Clôture métallique perméable à la petite et moyenne faune	Clôture en bois et grillage perméable à la petite et moyenne faune	Clôture grillagée intégrant un passage pour la petite faune
		 <small>Clôture intégrant un passage à hérisson (Photo www.noblet.me)</small>

ORIENTATION 3/ La sous-trame aquatique et humide

Définition et contexte

La commune du Val est particulièrement concernée par la trame aquatique et humide, que ce soit par la présence de la Ribeirotte, du lac du Carnier ou encore des zones humides disposées au cœur des zones agricoles. L'ensemble de ces espaces constitue un habitat aquatique et humide particulièrement riche sur le territoire. On trouve également des milieux connexes qui jouent un rôle majeur dans la fonctionnalité écologique telle que les grèves et les îles de sable ou de graviers qui se forment au milieu ou en bordure du lit du fleuve, des bras secondaires qui naissent ou se combient pour former un bras mort (ou boire), la ripisylve qui accompagne la très grande majorité des cours d'eau du territoire.

Objectifs d'aménagement

Les enjeux écologiques pour la préservation de ce milieu sont :

- La préservation absolue de ces milieux ;
- La limitation des apports en eau issus des zones urbaines ;
- Le maintien d'une zone tampon entre les zones urbanisées et les ripisylves.

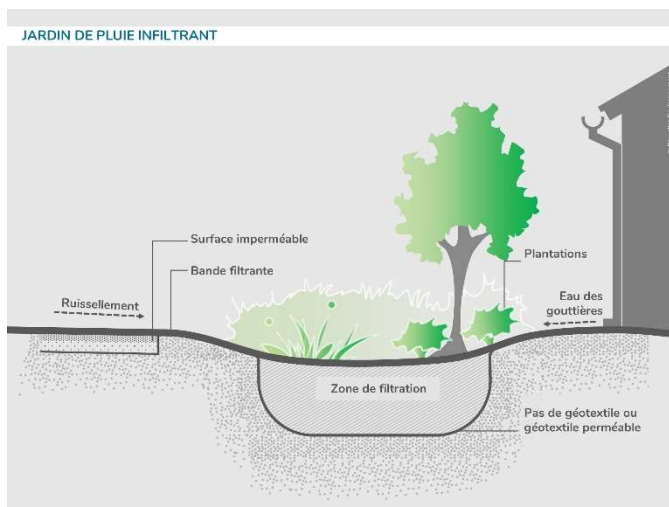
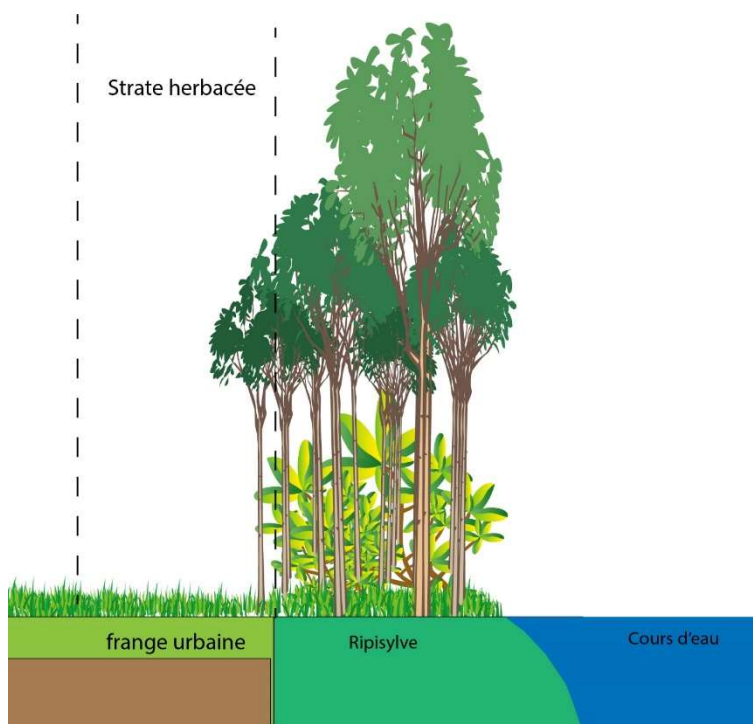
Le traitement des franges urbaines va donc évoluer en fonction de la proximité immédiate d'une zone humide (prairie humide, mare...) ou de la trame aquatique en tant que telle (étang, cours d'eau) et des éléments périphériques (ripisylves, talus). Le traitement de la frange urbaine n'évoluera que peu en fonction de la typologie de l'aménagement mais plus en fonction de l'espace à disposition et de l'élément naturel concerné.

Dans le cas de la trame aquatique avec ripisylve ou talus, les objectifs seront :

- De conserver une distance entre l'aménagement et l'élément périphérique d'une dizaine de mètres à minima ;
- D'aménager la frange urbaine de sorte à limiter les apports d'eau urbaine de façon trop importante et surtout trop rapide dans le milieu naturel. La mise en place de noues paysagères peut être une solution ou la conservation de zones de pleine terre entre la fin de l'aménagement et le milieu naturel. De même, pour les aménagements de rétention des eaux de pluie, il conviendra de respecter les débits de fuite établis par le Schéma Directeur de Gestion des Eaux Pluviales en fonction du zonage pluvial.

Dans le cas d'une zone humide, les objectifs seront :

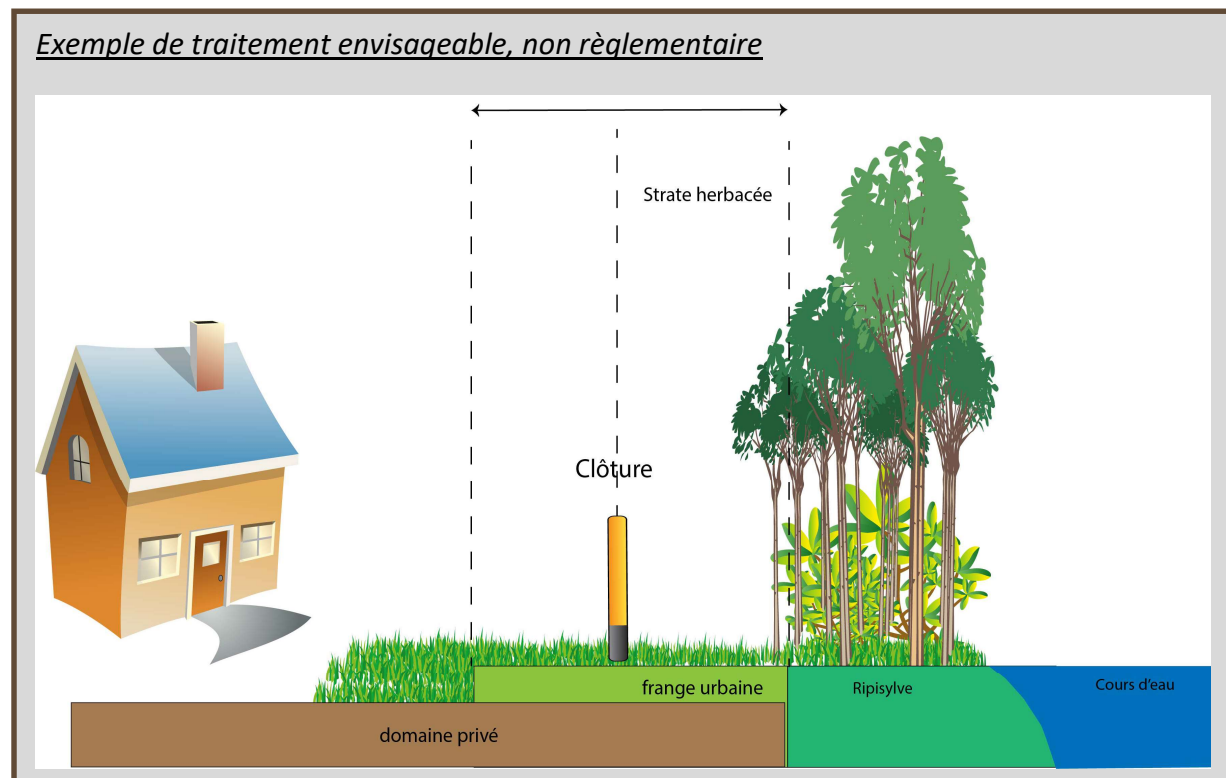
- De conserver la capacité des espèces inféodées à se déplacer sans entrave ;
- D'éviter toute imperméabilisation et toute artificialisation de la zone humide et de ses environs immédiats ;
- De proposer si besoin des aménagements tampons multi-usages (bassin de rétention, jeu pour enfant, stade de sport, jardins partagés, jardin de pluie) permettant une conservation de la perméabilité de la zone et des apports hydriques fonctionnels.



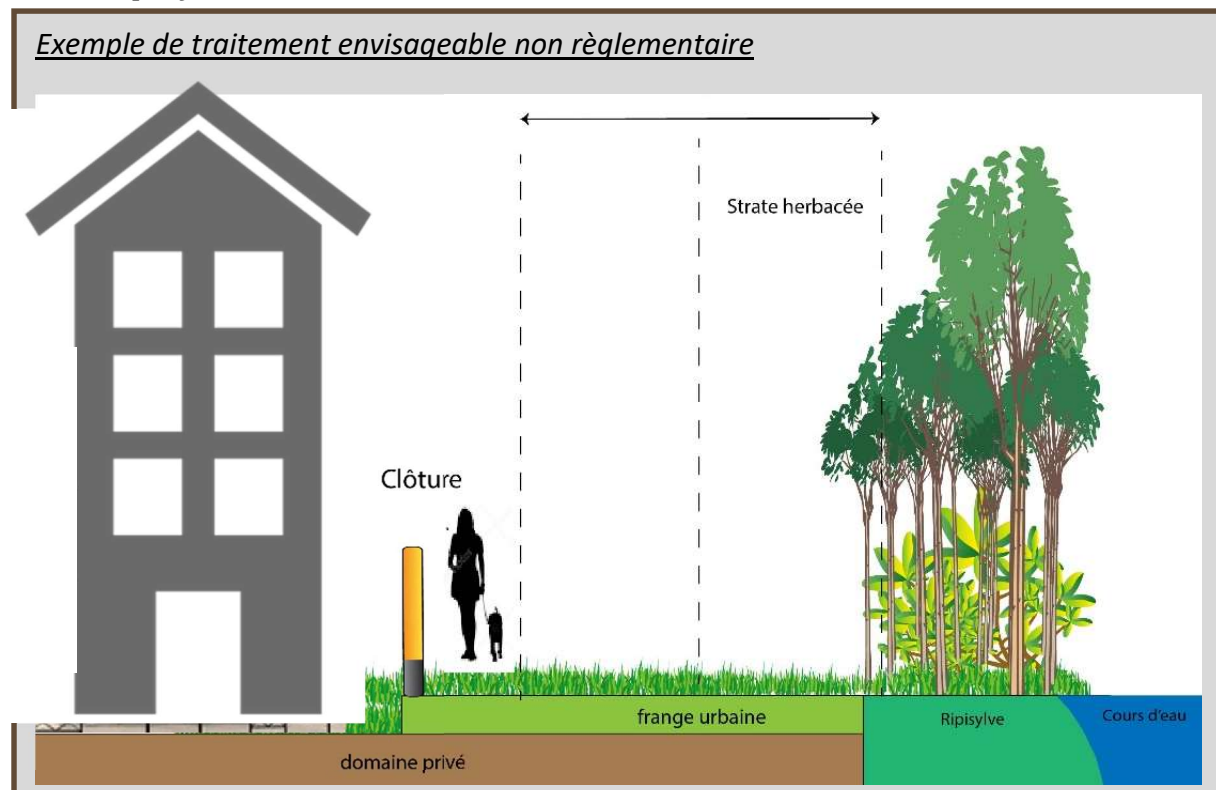
Orientations architecturales, urbaines et paysagères

Pour les projets individuels



Le positionnement de la clôture entre les deux limites de propriété est à traiter au cas par cas.



Pour les projets d'ensemble



Typologies de clôtures à privilégier

Clôture métallique perméable à la petite et moyenne faune	Clôture en bois perméable à la petite et moyenne faune	Clôture en bois perméable à la petite et moyenne faune
		
Clôture métallique perméable à la petite et moyenne faune	Clôture en bois et grillage perméable à la petite et moyenne faune	Clôture grillagée intégrant un passage pour la petite faune
		 <small>Clôture intégrant un passage à hérisson (Photo www.noblet.me)</small>
Mur en gabion en bois parfait pour l'accueil de l'entomofaune	Clôture en saule naturel tressée	
		

ORIENTATION 4/Prescriptions qui s'appliquent aux composantes de la carte des continuités écologiques

	Composantes TVB	Réservoirs de biodiversité ouverts	Réservoirs de biodiversité boisés	Réservoirs de biodiversité agricoles	Milieux humides (mares, zones humides temporaires et ripisylves)	Trame aquatique et canaux d'irrigation	Parcelles de reconquête trame turquoise
Paramètres	Constructibilité	Interdite	Interdite	Autorisées sous conditions	Interdite	NC	NC
	Extensions : piscines, terrasses et autres constructions	Autorisées (réglementées)	Autorisées (réglementées)	Autorisées (réglementées)	Interdites	NC	NC
	Equipement d'utilité publique	Autorisé en fonction de la superficie d'emprise (à définir)	Autorisé en fonction de la superficie d'emprise (à définir)	Autorisé en fonction de la superficie d'emprise (à définir), de l'importance de l'ouvrage (station épuration...)	Interdite	Interdite	Interdite
	Gestion des clôtures	Règlementée (matériaux, ouvertures minimums)	Règlementée (matériaux, ouvertures minimums)	Règlementée (matériaux, ouvertures minimums) Voir onglet clôtures	NC	Règlementée (matériaux, ouvertures minimums)	Règlementée (matériaux, ouvertures minimums)
	Marges de recul	NC	NC	NC	10 m de recul par rapport à la zone humide	Intégrer le bon espace de fonctionnement des cours d'eau	NC
	Haies, arbres isolés, murets de restanques	Préservation sauf justification et compensation	Préservation sauf justification et compensation	Préservation sauf justification et compensation	Préservation sauf justification et compensation	NC	Préservation sauf justification et compensation
	Traitement des limites de propriété (renvoi vers liste des essences)	Adapté au milieu environnant	Prioriser les arbres feuillus de haute tige et buissons	Prioriser les arbres de haute tige et haies multi strates	Conserver les essences locales et de milieux humides	NC	Conserver les essences locales et de milieux humides