

RÉPUBLIQUE FRANCAISE - DÉPARTEMENT DE COTE D'OR
Plan Local d'Urbanisme de CREANCEY

Révision Simplifiée n°1

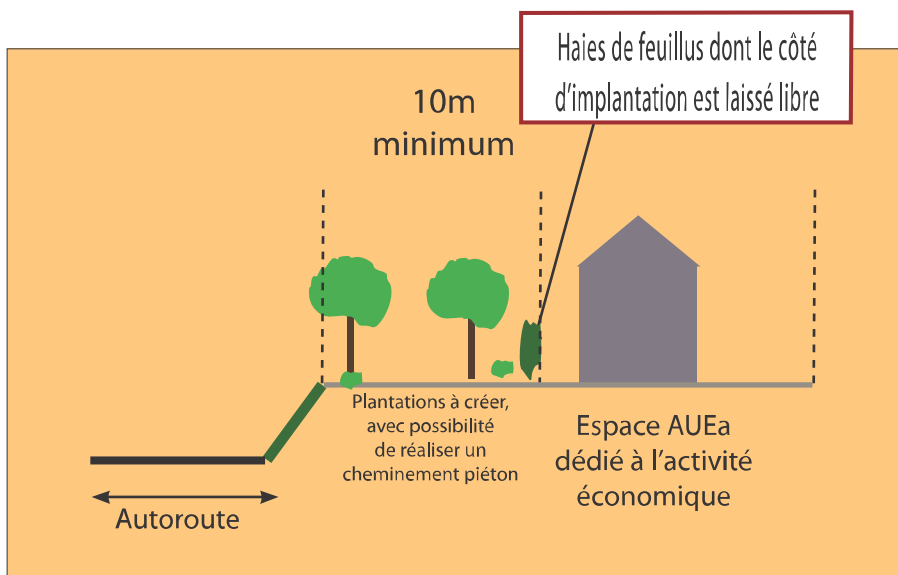
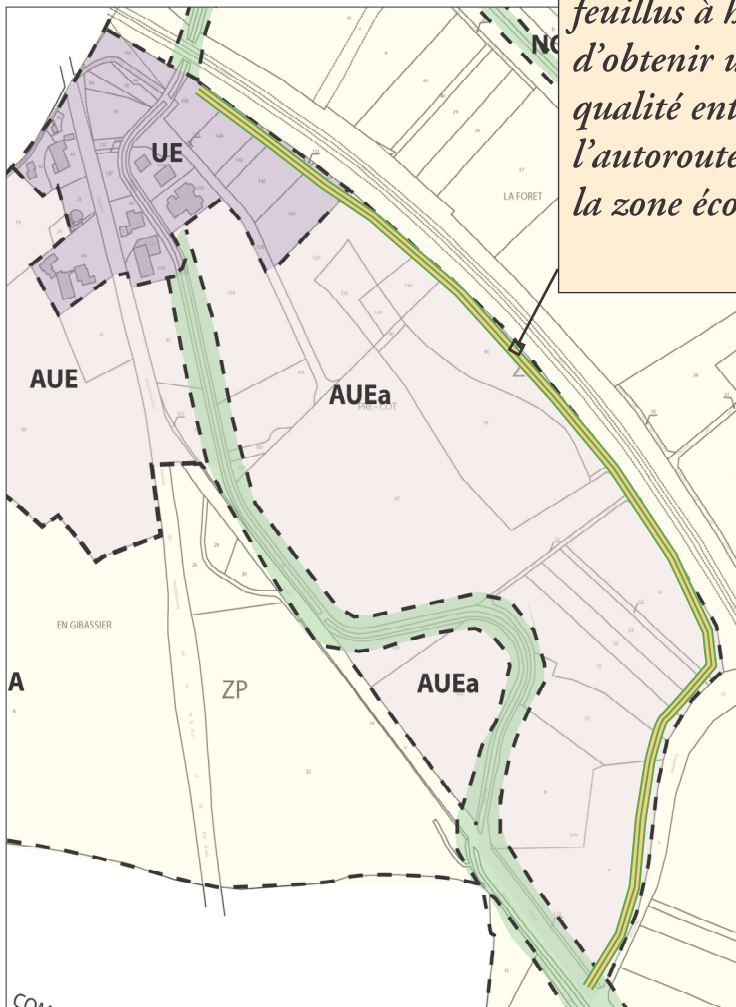
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Révision simplifiée du P.L.U. approuvée par Délibération du
Conseil Municipal le 21 Décembre 2007

Préambule

En application de l'article L.123.5 du code de l'urbanisme, tous travaux, constructions ou opérations doivent être compatibles avec les *Orientations d'Aménagements*.

Interface végétale d'au moins 10 m de large composée d'une haie doublée à l'avant par la plantation de feuillus à haute tige. L'objectif étant d'obtenir une relation paysagère de qualité entre la zone AUEa, UE et l'autoroute, tout en gardant visible la zone économique et ses enseignes.



Exemple 1 : Aménagement paysager avec création d'un double alignement de tilleuls

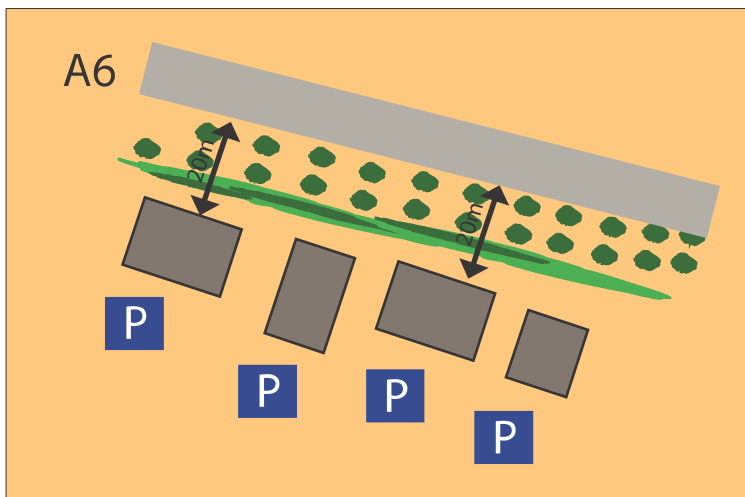
Intégration paysagère de la zone AUEa

Traitement paysager des limites séparatives en relation avec l'autoroute et les autres voies

■ Principes liés à l'aspect paysager de la zone

L'impact des constructions depuis la RD sera amoindri par la présence de « sas végétaux » donnant à voir le moins possible les bâtiments et limitant ainsi leur impact visuel. Ces tampons arborés plantés sous la forme d'un double alignement de feuillus ou de bosquets éventuellement doublés de haies végétales donneront de la profondeur au lieu. Ils limiteront par ailleurs les nuisances sonores et visuelles des activités de la zone.

De plus, le stationnement sera à disposer de préférence entre le bâtiment et l'autoroute pour limiter l'impact visuel.



Version 1 : double alignement d'arbres

Le traitement des espaces en lien avec l'autoroute devra être constitué d'un double alignement d'arbre, afin de faire écho à celui du canal.

Une haie de feuillus peut être plantée à l'avant ou à l'arrière de cet alignement. Un cheminement piéton peut être réalisé dans cet espace.

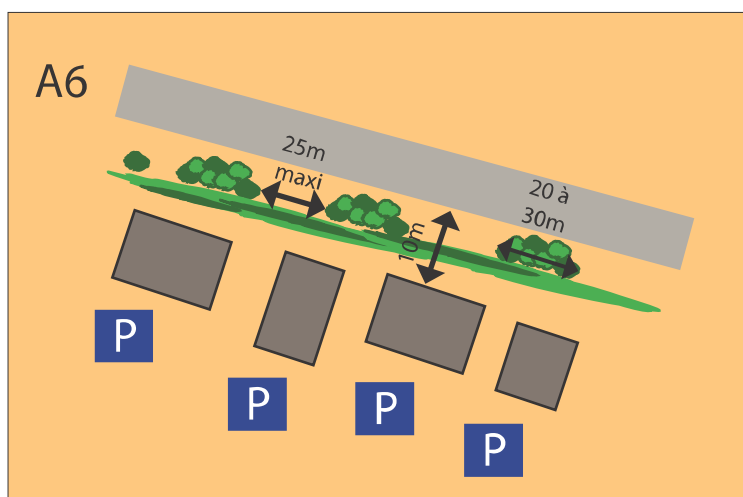
La largeur de l'aménagement sera de 10m.

Version 2 : bosquets

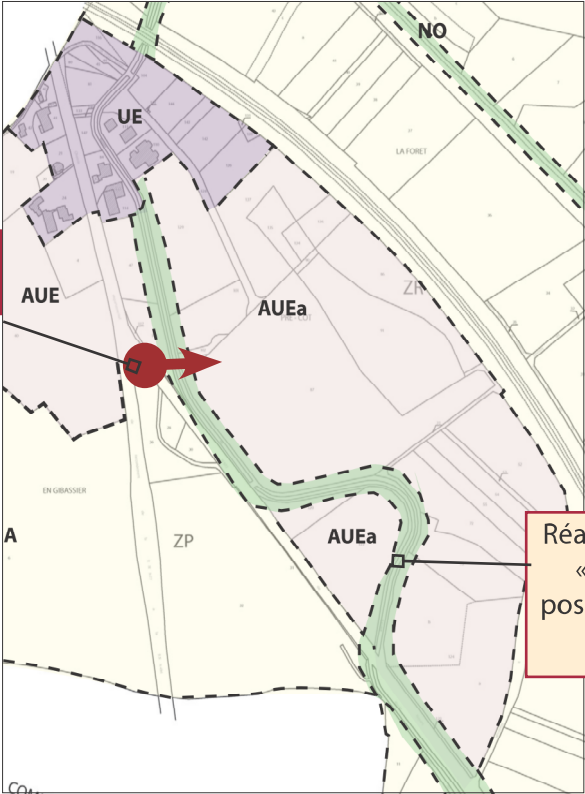
Le traitement des espaces en lien avec l'autoroute devra être constitué de bosquets distants d'environ 20 mètres, afin de créer une communication entre l'autoroute et la zone d'activité.

Ces bosquets auront une largeur de 7 m et seront longs d'environ 25m.

Une haie de feuillus peut être plantée à l'avant ou à l'arrière de cet alignement. La largeur de l'aménagement sera de 10m.



Accès principal à la zone



Réalisation d'un aménagement «ouvert» de la rigole, avec possible intégration d'une piste cyclable

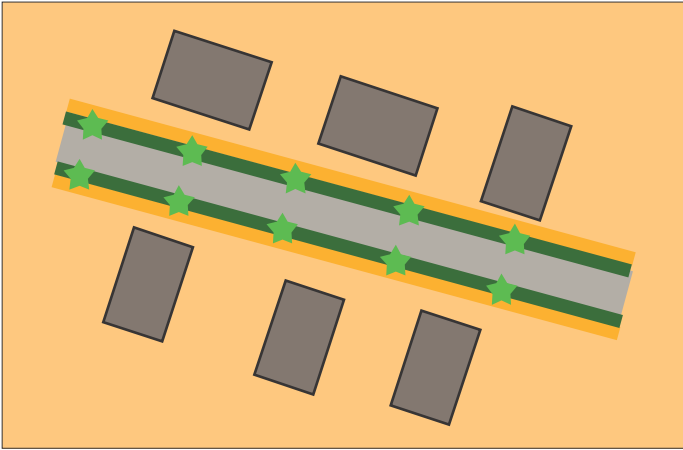


Illustration de l'aménagement possible des voiries internes

Intégration paysagère de la zone AUEa

■ Principes liés à l'implantation des bâtiments

Il sera nécessaire de proposer des parcelles assez longues du côté autoroute afin d'appliquer un recul minimal de 10 mètres par rapport à la l'emprise de cette voie.

Les aires de stockage ouvertes seront dissimulées par des aménagements paysagers appropriés. Ils ne devront pas être visibles depuis l'autoroute.

Dans l'idéal, les bâtiments devront être implantés de manière parallèle à l'autoroute, pour limiter l'impact visuel des façades, et l'effet visuel «d'ostacle potentiel» créé par les constructions.

■ Principes liés à l'aspect des constructions

- une volumétrie qui devra offrir une cohérence par rapport aux bâtiments voisins ;

- des coloris gris / gris anthracite ou une utilisation privilégiée du bois. Les couleurs vives sont proscrites

- des enseignes intégrées à la façades (ou posées au sol), et non fixées sur le corniche du bâtiments

■ Principes liés à l'aménagement des voies internes

- l'accès principal se fera à partir du rond-point pour desservir l'ensemble de la zone ;

- les voiries internes seront bordées soit d'un alignement d'arbres à haute tige, soit de haies. Ces bordures peuvent être enherbées.

- les trottoirs seront réalisés à l'arrière de ces aménagements paysagers

■ Principes liés à l'aménagement de la rigole

- 10 m de part et d'autre de l'axe de la rigole feront l'objet d'un aménagement paysager ouvert, vert, où une piste de cheminement doux pourra être installée (cycles et piétons), en dehors de la zone réservée à l'entretien de la rigole

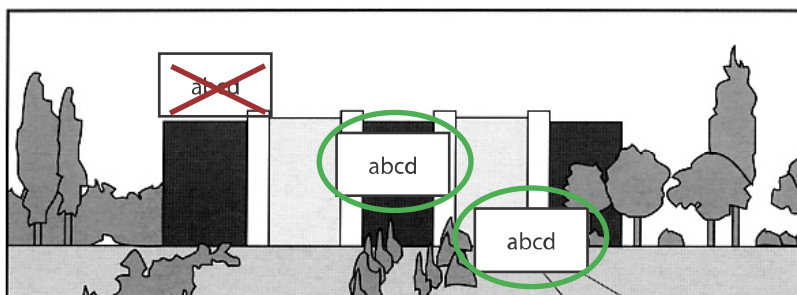
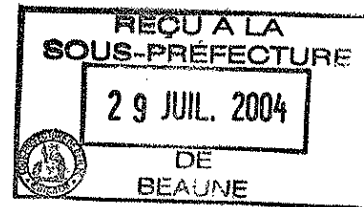


Illustration de l'implantation des enseignes

RÉPUBLIQUE FRANCAISE - DÉPARTEMENT DE CÔTE D'OR

**Plan Local d'Urbanisme
de CRÉANCEY**



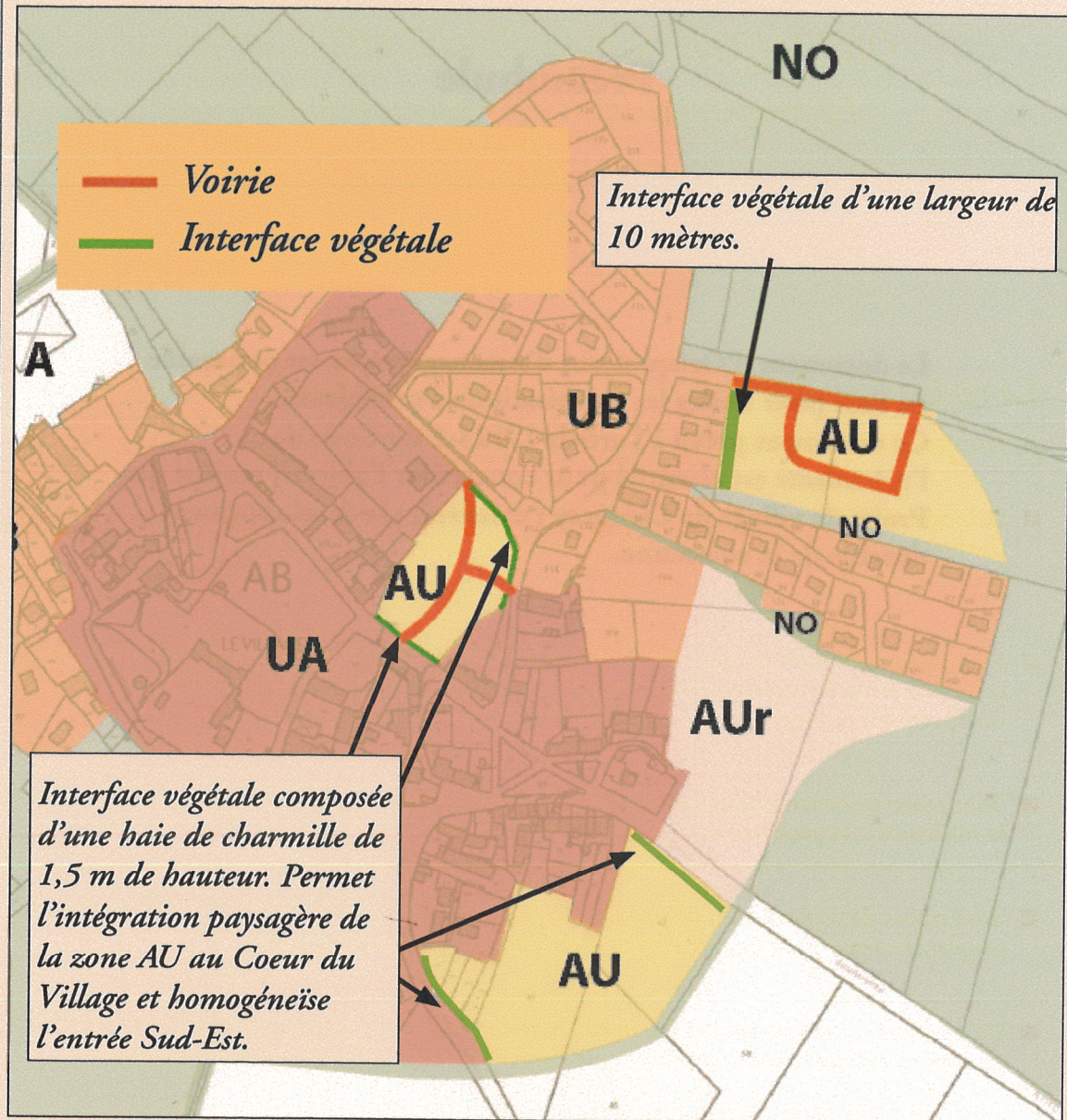
3e - Orientations d'Aménagements

*P.L.U. approuvé par délibération
du Conseil Municipal le 8 juillet 2004*



Préambule

Le document d'Orientations d'Aménagements est opposable au tiers pour toutes les autorisations d'urbanisme. Ce document prévu à l'article L-123-1 du Code de l'urbanisme est essentiel pour concrétiser l'objectif majeur du Projet de village de Créancey : construire le développement durable de la commune.



- Les schémas de voirie en rouge et les interfaces végétales en vert ont pour but de garantir un aménagement cohérent des zones à urbaniser. Le document d'Orientations d'Aménagements impose leur principe, mais il est laissé au plan d'aménagement de chaque zone le soin de finaliser leur localisation détaillée (celui-ci ne pouvant remettre en cause la dimension fonctionnelle des Schémas du présent document).

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT N°1

La mise en oeuvre des extensions urbaines

La réalisation d'un schéma de voirie et d'interface paysagères pour les principales extensions du bâti de CRÉANCEY

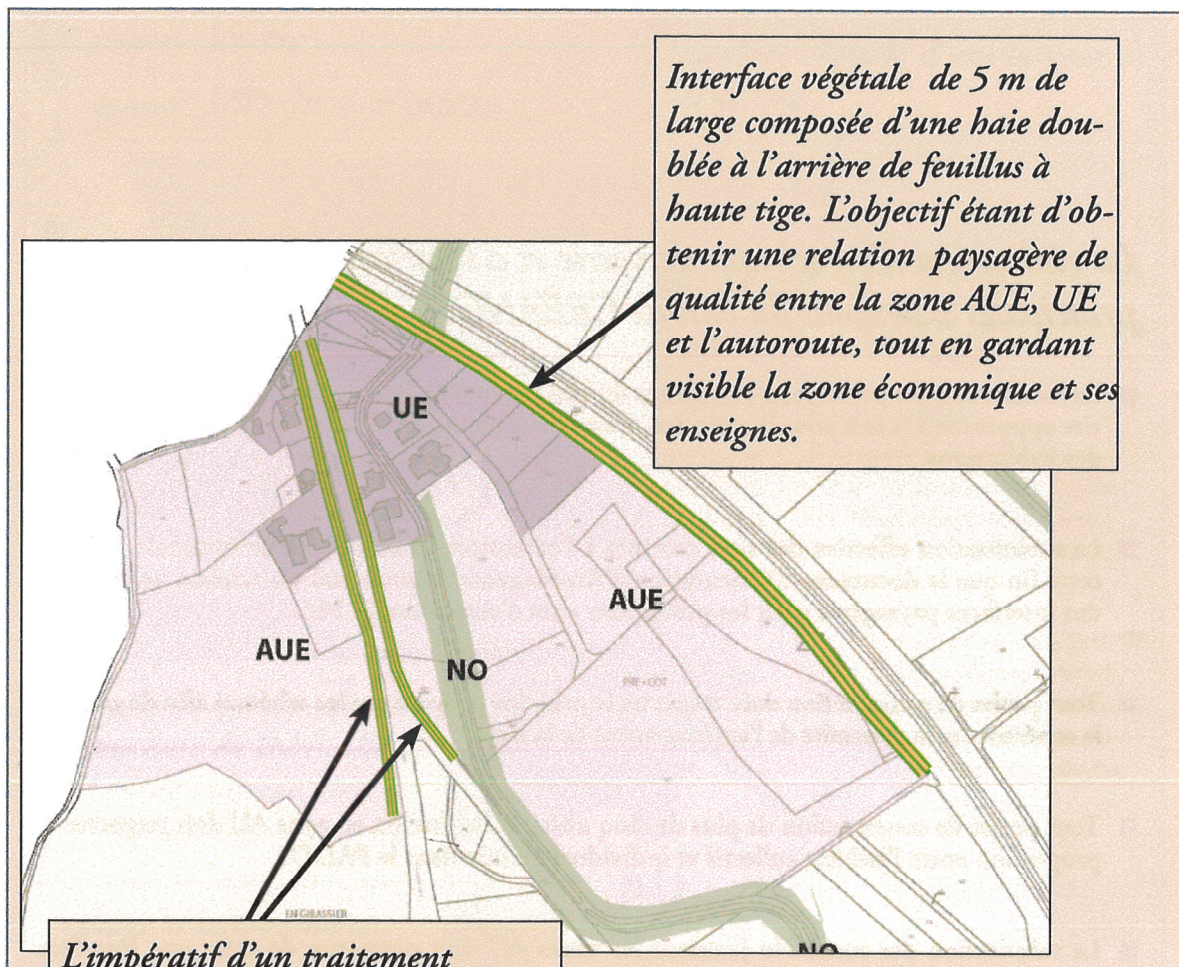
- La localisation des principales extensions du bâti prévues au P.L.U. offre une insertion dans le site opportune à la fois pour le maintien des qualités paysagères et pour la qualité résidentielle des habitations.

- La mobilisation effective des sites destinés à l'extension du bâti doit être optimale. C'est à cette fin que le document d'Orientation d'Aménagement comprend un schéma de voirie et des interfaces paysagères pour les principaux sites d'extension du bâti.

- Tout projet de construction doit respecter le principe proposé par les schémas afin de garantir la cohérence et la poursuite de l'aménagement de la zone.

- Tout projet de construction de plus de cinq unités d'habitation en zone AU doit respecter la proportion entre l'habitat collectif et individuel définie dans le PADD.

- La valorisation des zones No jouxtant les zones AU doit permettre de créer une interface paysagère agrémentée d'arbres de hautes tiges et de cheminements de promenade.



Interface végétale de 5 m de large composée d'une haie doublée à l'arrière de feuillus à haute tige. L'objectif étant d'obtenir une relation paysagère de qualité entre la zone AUE, UE et l'autoroute, tout en gardant visible la zone économique et ses enseignes.

L'impératif d'un traitement paysager des limites séparatives donnant sur la route nationale.

La nécessité d'une architecture et d'une sélection d'enseignes garants de l'harmonie d'ensemble du site.

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT N°2

Le respect de la loi Barnier pour la zone AUE

La qualité de l'intégration paysagère du site d'activité économique intercommunal

- Le site d'activité économique intercommunal doit faire l'objet d'une intégration paysagère soignée. La sobriété de l'architecture des bâtiments ainsi que le traitement des abords et des limites séparatives doit être en harmonie avec la qualité du site et des espaces naturels environnant.

- Un soin particulier doit être apporté à la relation visuel avec l'autoroute. L'urbanisation de la zone implique la réalisation d'une interface végétale de 5 m de large composée d'une haie doublée à l'arrière de feuillus à haute tige. L'objectif étant d'obtenir une relation paysagère de qualité entre la zone AUE, UE et l'autoroute, tout en gardant visible la zone économique et ses enseignes.