

PLAN LOCAL D'URBANISME DE GEVREY CHAMBERTIN

MODIFICATION N°2 DU PLU

DOSSIER D'APPROBATION

20 janvier 2020

6. Orientations d'aménagement et de programmation



Vu pour être annexé à notre délibération en date de ce jour, le 20 janvier 2020 LE MAIRE,	PLU approuvé le 16 juillet 2009 Modification n°1 approuvée le 16 décembre 2015 Modification simplifiée n°1 approuvée le : 1^{er} juillet 2019 Modification n°2 approuvée le : 20 janvier 2020	
---	---	--

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
PREAMBULE	3
1. Parti général d'aménagement LES TERRES D'OR SUD	4
2. Parti général d'aménagement LE MARAIS.....	9

PREAMBULE

Les orientations d'aménagement et de programmation sont définies par les articles L 151-6 et L. 151-7 du code de l'urbanisme :

« 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. »

« 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. »

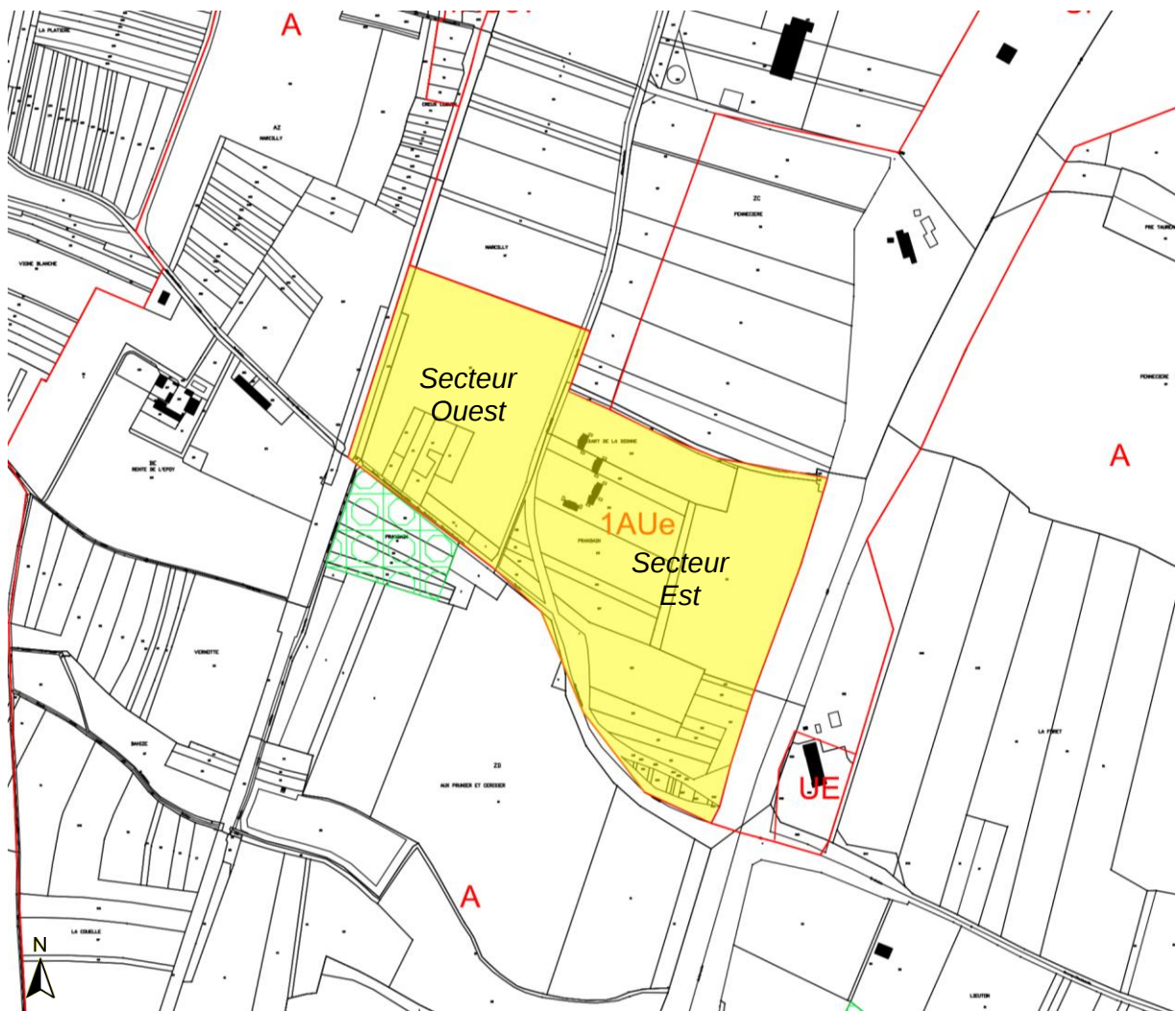
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont cohérentes avec le PADD, avec le règlement et ses documents graphiques.

Elles s'imposent aux constructeurs en termes de **compatibilité** et non de conformité.

1. Parti général d'aménagement LES TERRES D'OR SUD

1.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Le projet d'aménagement s'inscrit sur un secteur, au Sud du territoire communal comprenant la zone 1AUe dans son ensemble, sur une superficie de 23,0 ha.



Localisation de l'orientation d'aménagement et de programmation

Cette urbanisation s'insère dans la continuité et en prolongement du tissu urbain existant de la zone d'activités des Terres d'Or et bénéficie de la proximité des réseaux de viabilité. L'urbanisation du secteur permet de réhabiliter une friche urbaine constituée par les anciennes maisons des employés des autoroutes APRR.

1.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le schéma d'aménagement prévoit la réalisation de dessertes depuis la route départementale. La desserte du secteur sera organisée en concertation avec le Conseil Départemental et en fonction de ses préconisations.

Le principe prévoit la réalisation d'un aménagement routier permettant la desserte commune des secteurs à l'Est et à l'Ouest de la route départementale. Les voies d'accès depuis la route départementale RD109d aux 2 secteurs devront donc se situer en vis-à-vis. Cette desserte pourra être complétée par un accès supplémentaire, voire 2, sur la route départementale pour la partie Est.

Le principe prévoit la création d'une desserte par une voie principale pour chaque secteur, voie raccordée sur le carrefour aménagé pour l'accès à la zone.

Ces principes et accès seront revus et discutés avec le Conseil Départemental. Selon ses préconisations et avis, le type de desserte et d'aménagement routier sera conforme aux demandes du Conseil Départemental.

Le schéma de l'OAP ne traduit que ces principes et sont indicatifs. Seuls pourront être autorisés et mis en oeuvre les moyens, accès et dessertes demandés par le Conseil Départemental.

Le chemin de desserte situé au Sud de la partie Ouest sera conservé.

1.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le secteur sera urbanisé pour des constructions à usage d'activités économiques, touristiques, évènementiels et d'équipements.

Ainsi, dans la partie à l'Est de la RD 109d, un secteur accueillera préférentiellement des activités touristiques et hôtelières, ainsi que des constructions à vocation évènementielle et festive (par exemple, une salle polyvalente), comme des équipements. Ce secteur se situe près de la route départementale.

L'arrière de cette partie Est et l'ensemble de la partie Ouest sont destinés à accueillir tout type d'activités économiques.

L'aménagement d'ensemble et la qualité des constructions devra être soigné et s'intégrer dans l'environnement. La qualité des façades donnant sur l'autoroute adopteront une architecture de qualité. Ces façades devront être des façades "ouvertes" et ne pourront pas être aveugles.

1.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Le site se trouve visible depuis les côtes viticoles. Suite au classement des Climats de Bourgogne au patrimoine mondial de l'humanité, comme bien culturel, par l'UNESCO, une grande qualité architecturale et paysagère est attendue pour la réalisation des constructions. La zone d'activités ne devra pas dénaturer le paysage vu depuis les côtes.

Les constructions devront adopter une sobriété architecturale (mais pas une simplicité). Les éléments trop saillants sont à proscrire, les coloris de façade devront être neutres si possible ; la végétalisation des espaces libres et des façades est aussi à promouvoir.

De plus, différentes haies arborées devront être conservées. La haie bordant la voie ferrée et celle bordant la RD 109d sont des éléments à conserver pour assurer l'intégration paysagère des projets. Ils constituent, en effet, des masques végétaux pour les vues depuis la côte.

D'autres haies assurent l'intégration paysagère depuis le Sud, ou le Nord et seront conservées.

Ces haies pourront être ponctuellement coupées pour la création de voiries, cheminements, réseaux,... Elles devront cependant être conservées dans leur majeure partie.

Comme évoqué précédemment, l'intégration paysagère du projet depuis l'autoroute A31 est aussi un point de sensibilité. Une attention particulière sera portée aux aménagements extérieurs et aux constructions. Il est demandé de conserver la haie existante, voire de la prolonger pour masquer la zone.

De plus, le secteur est concerné par la présence de la nappe phréatique de Dijon Sud dans le sous-sol du tènement concerné par l'OAP. Cette nappe est particulièrement sensible puisqu'elle alimente en eau potable une grande partie du Sud dijonnais. A ce titre, elle est protégée et gérée, et classée comme Zone de Répartition des Eaux. Des prescriptions particulières sont ainsi édictées dans le règlement de la zone 1AUe. Les projets devront, par conséquent, prendre toutes les mesures nécessaires pour limiter et traiter les pollutions des eaux et du sol. Les eaux pluviales devront ainsi être traitées avant infiltration dans le sol. De même, l'utilisation d'eau potable devra être économe. Il est communiqué à l'attention des porteurs de projet la sensibilité de la disponibilité de la ressource en eau potable. Il est donc conseillé de mettre en œuvre des dispositifs de récupération et de réutilisation de l'eau pour des usages non alimentaires (alimentation des toilettes, arrosage, lavage de véhicules,...). Les installations pourront se traduire par la récupération des eaux pluviales de toitures, des eaux industrielles,... Les dispositifs de pompage d'eau à usage industriel sont aussi à promouvoir, en conformité avec la législation en vigueur.

1.5 CONTRAINTES DU TERRAIN

Le tènement est soumis à des contraintes réglementaires, notamment dans sa partie Est. Ainsi, l'autoroute A31 génère des servitudes liées à la loi "Barnier", concernant la constructibilité aux abords des voies, et un classement sonore.

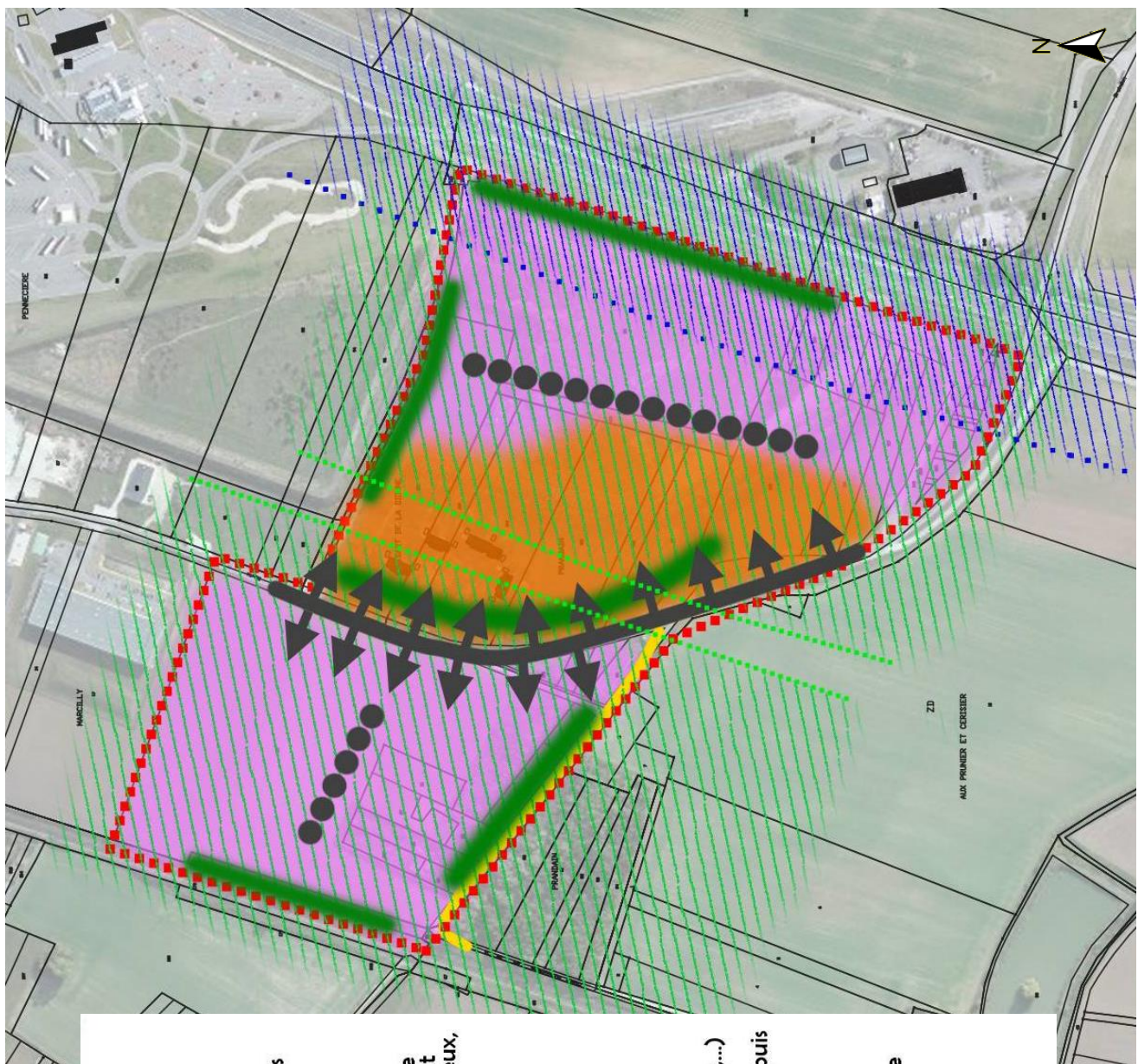
Les terrains les plus proches de l'autoroute sont ainsi inconstructibles dans une bande de 100 m depuis l'axe de l'infrastructure, au titre de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

De plus, des secteurs de 300 mètres de large depuis le bord extérieur des voies de l'autoroute A31 et depuis les voies ferrées de la ligne Paris-Lyon-Marseille sont soumis à un classement sonore des infrastructures de transports terrestres au titre de l'article L.571-10 du Code de l'Environnement. Les terrains et les constructions sont soumis à des contraintes en terme d'isolation phonique. Les dispositions des arrêtés préfectoraux du 25 septembre 2012, 21 janvier 2016, 10 janvier 2000 et 30 mai 1996 devront être respectées.

1.6 PHASAGE DE L'AMENAGEMENT

L'aménagement du secteur pourra être réalisé en une ou plusieurs opérations d'ensembles.

1.7 SCHEMA DE SYNTHÈSE



Bert

Périmètre

Zone urbanisable préférentiellement destinée à des activités touristiques et hôtelières, aux constructions à vocation événementielles et aux équipements

Zone urbanisable destinée à tout type d'activités économiques

Desserte à organiser en concertation avec le Conseil Départemental. Principe d'un aménagement routier commun et en vis-à-vis pour la desserte de la partie Ouest et de la partie Est, pouvant être complété par un autre accès, voire deux, sur la zone Est

Principe d'une voie de desserte principale connectée aux aménagements routiers et aux accès sur la RD 109d

Chemin de dessert à conserver

Conservation des haies (possibilité de coupe ponctuelle des haies pour le passage de voiries, réseaux, cheminements,...)

Zone inconstructible de 100 m de large depuis l'axe de l'autoroute A31, au titre de la loi Barnier L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (l'annexe précise de la bande inconstructible à définir)

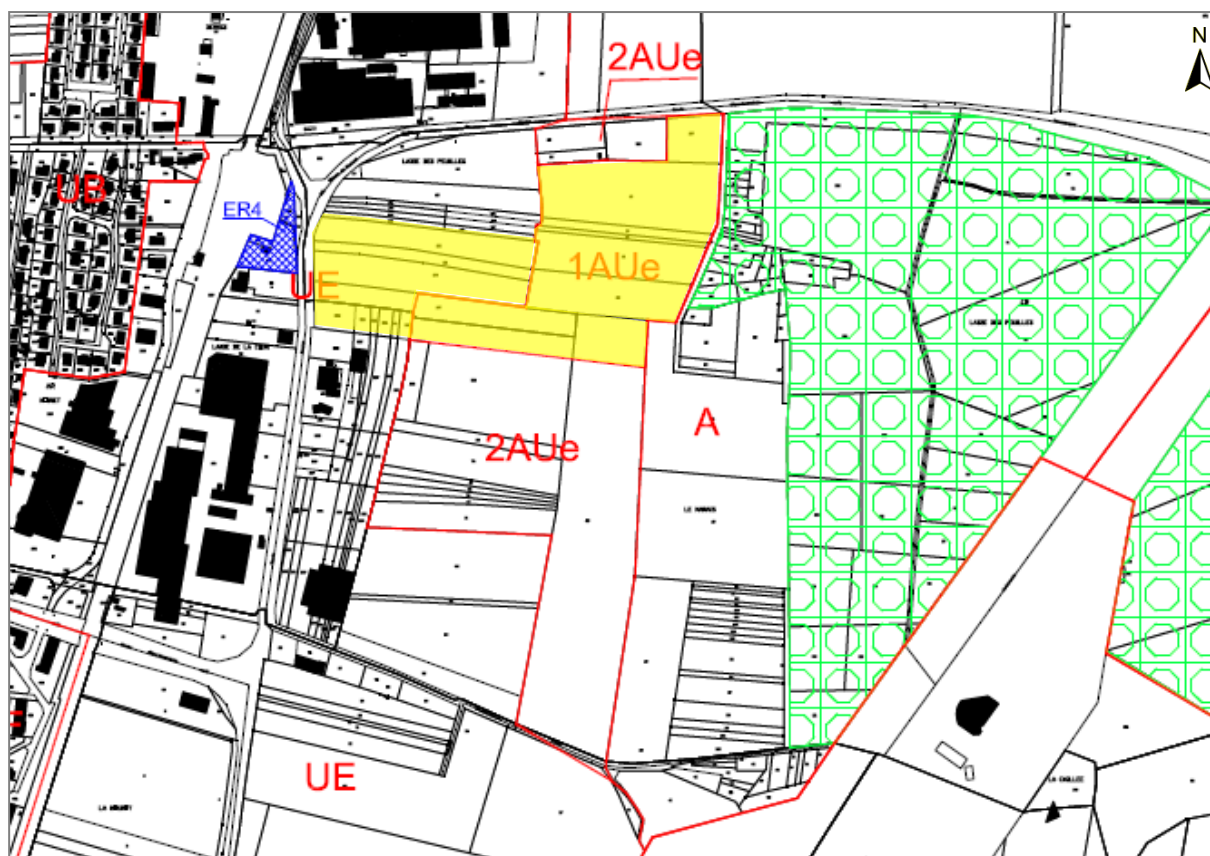
Secteurs concernés par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres défini par les arrêtés préfectoraux du 25.09.2012, 10.01.2000 et 30.05.1996 : bandes de 300m depuis le bord extérieur de la chaussée de l'A31 et depuis les voies ferrées de la ligne Paris-Lyon-Marseille (limite précise de la zone à définir)

2. Parti général d'aménagement LE MARAIS

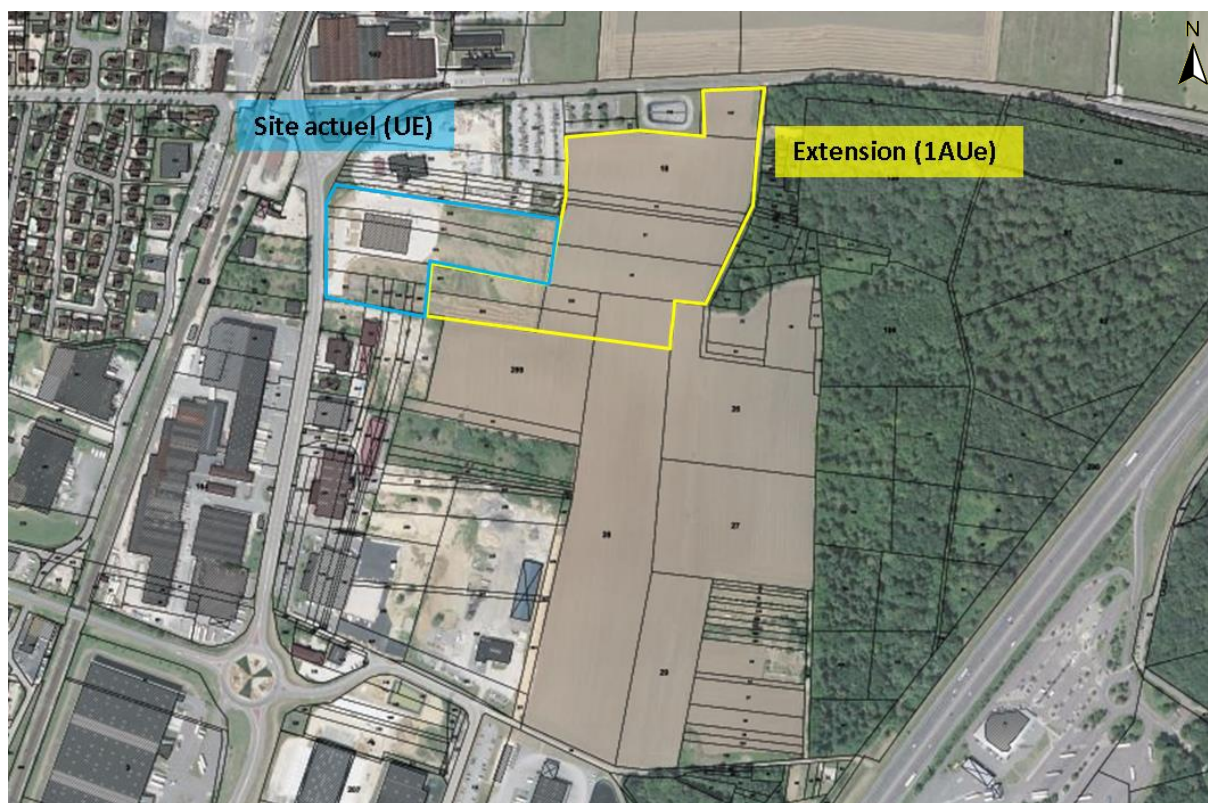
2.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Le projet d'aménagement s'inscrit sur un secteur à l'Est du territoire communal, sur une superficie d'environ 7 ha comprenant :

- la zone 1AUe dans son ensemble (4,8 ha environ), incluant 2 parcelles du site actuel de la tonnellerie Rousseau ;
- le site actuel de la tonnellerie Rousseau, en zone UE (2,2 ha environ).



Localisation de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (extrait du plan de zonage)



Localisation de l'Orientations d'Aménagement et de Programmation (fond Géoportail)

Ce site s'inscrit en continuité Est de l'urbanisation existante de la Zone d'Activités existante. Il bénéficie d'une bonne accessibilité – en bordure de RD31 – et de la proximité des réseaux de viabilité. Son urbanisation permettra l'extension de l'activité de tonnellerie existante.

Il est bordé à l'Est par un chemin vicinal et un boisement.

2.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le schéma d'aménagement prévoit la réalisation d'une desserte depuis la route départementale n°31 au Nord. Toutefois, l'accès existant côté Ouest sera privilégié. La desserte du secteur sera organisée en concertation avec le Conseil Départemental et en fonction de ses préconisations.

Dans le cadre de l'extension du site de la tonnellerie Rousseau, un bouclage de la voie entre la RD31 à l'Ouest et au Nord pourra être opéré, dans un objectif d'amélioration de la fonctionnalité du site et de sécurisation des circulations.

Le schéma de l'OAP ne traduit que ces principes et sont indicatifs. Seuls pourront être autorisés et mis en œuvre les moyens, accès et dessertes demandés par le Conseil Départemental.

2.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le secteur sera urbanisé pour des constructions à usage d'activités économiques, de tous types, et préférentiellement pour l'extension des activités existantes.

L'aménagement d'ensemble et la qualité des constructions devra être soigné et s'intégrer dans l'environnement bâti et naturel existant.

2.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Suite au classement des Climats de Bourgogne au patrimoine mondial de l'humanité, comme bien culturel, par l'UNESCO, une grande qualité architecturale et paysagère est attendue pour la réalisation des constructions.

Les constructions devront adopter une sobriété architecturale. Les éléments trop saillants sont à proscrire, les coloris de façade devront être neutres si possible ; la végétalisation des espaces libres et des façades est aussi à promouvoir.

Une transition végétale avec le boisement présent en bordure Est devra être prévue. En outre, il devra être tenu compte du passage du réseau exutoire (eaux traitées) de la station d'épuration, en limite Est des parcelles du projet.

Une attention particulière sera portée aux aménagements extérieurs et aux constructions.

De plus, le secteur est concerné par la présence de la nappe phréatique de Dijon Sud dans le sous-sol du tènement concerné par l'OAP. Cette nappe est particulièrement sensible puisqu'elle alimente en eau potable une grande partie du Sud dijonnais. A ce titre, elle est protégée et gérée, et classée comme Zone de Répartition des Eaux. Des prescriptions particulières sont ainsi édictées dans le règlement de la zone 1AUe. Les projets devront, par conséquent, prendre toutes les mesures nécessaires pour limiter et traiter les pollutions des eaux et du sol. Les eaux pluviales devront ainsi être traitées avant infiltration dans le sol. De même, l'utilisation d'eau potable devra être économe. Il est communiqué à l'attention des porteurs de projet la sensibilité de la disponibilité de la ressource en eau potable. Il est donc conseillé de mettre en œuvre des dispositifs de récupération et de réutilisation de l'eau pour des usages non alimentaires (alimentation des toilettes, arrosage, lavage de véhicules,...). Les installations pourront se traduire par la récupération des eaux pluviales de toitures, des eaux industrielles,... Les dispositifs de pompage d'eau à usage industriel sont aussi à promouvoir, en conformité avec la législation en vigueur.

Les surfaces de stockage de bois resteront, de préférence, perméables.

1.5 CONTRAINTES DU TERRAIN

Le tènement est soumis à des contraintes réglementaires lié au classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

Ainsi, des secteurs de 300 mètres de large depuis le bord extérieur des voies de l'autoroute A31 et depuis les voies ferrées de la ligne Paris-Lyon-Marseille sont soumis à un classement sonore des infrastructures de transports terrestres au titre de l'article L.571-10 du Code de l'Environnement. Les terrains et les constructions sont soumis à des contraintes en terme d'isolation phonique. Les dispositions des arrêtés préfectoraux du 25 septembre 2012, 21 janvier 2016, 10 janvier 2000 et 30 mai 1996 devront être respectées.

1.6 PHASAGE DE L'AMENAGEMENT

L'aménagement du secteur pourra être réalisé en une ou plusieurs opérations d'ensembles.

2.7 SCHEMA DE SYNTHESE



-  Périmètre de l'OAP
-  Zone urbanisable à destination de tout type d'activités économiques, et préférentiellement pour l'extension des activités existantes
-  Desserte à organiser en concertation avec le Conseil départemental (accès existant côté Ouest à privilégier)
-  Bouclage éventuel de la RD31 à l'Ouest à la RD31 au Nord (principe)
-  Transition végétale avec le boisement à l'Est (tracé indicatif)
-  Secteur concerné par le classement sonore des infrastructures terrestres : bande de 300 mètres depuis les voies ferrées de la ligne Paris-Lyon-Marseille (limite précise à définir)

Réalisation BLC, 2019 – QGIS – données www.cadastre.data.gouv.fr et GoogleMaps – sans échelle