

Département de : **la Côte d'Or**

Commune de : **MELOISEY**

# PLAN LOCAL D'URBANISME

## Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé à la  
Délibération du 16/12/2014  
approuvant le  
Plan Local d'Urbanisme

Prescription du PLU : 4 juin 2009

Cachet de la Mairie et  
signature du Maire :

Le Maire,

Pascal MALAQUIN

Dossier du PLU réalisé par :

**PERSPECTIVES**  
2, rue de la Gare  
10 150 CHARMONT s/B.  
Tél : 03.25.40.05.90.  
Fax : 03.25.40.05.89.  
Mail : perspectives@perspectives-urba.com



# SOMMAIRE

## Préambule

- A/ Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation
- B/ Les orientations

<b>Les Orientations d'Aménagement et de Programmation .....</b>	<b>1</b>
1. La zone urbaine Ua et la zone d'urbanisation future 1AU au centre .....	2
2. La zone urbaine Ub au Nord.....	3
3. La zone urbaine Ub au Nord-ouest .....	4
4. La zone urbaine Ub au Sud .....	5
5. La zone urbaine 1AU Sud à vocation d'habitat.....	6

# PREAMBULE

La **loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003** a institué un nouveau document d'urbanisme dans les Plans Locaux d'Urbanisme : les Orientations d'Aménagement. Cette partie existait avant l'instauration de la loi Urbanisme et Habitat dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Désormais, ces parties forment deux documents distincts.

Depuis la **loi Grenelle II du 12 juillet 2010**, celles-ci sont désormais obligatoires et leur terminologie a évolué : il s'agit désormais des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

## A / Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation

- L'objet des orientations d'aménagement et de programmation peut être potentiellement triple, à savoir : aménagement, habitat et transports/déplacements.  
Pour l'aménagement, les possibilités restent inchangées. Comme auparavant, l'aspect programmation des équipements et de l'urbanisation reste là encore facultatif.  
Pour ce qui concerne l'habitat et les déplacements, les orientations d'aménagement et de programmation tiendront lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plans de déplacements urbains (PDU).
- L'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme est ainsi défini :  
« Dans le respect des orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ».

**1. En ce qui concerne l'aménagement**, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

**2. En ce qui concerne l'habitat**, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

**3. En ce qui concerne les transports et les déplacements**, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

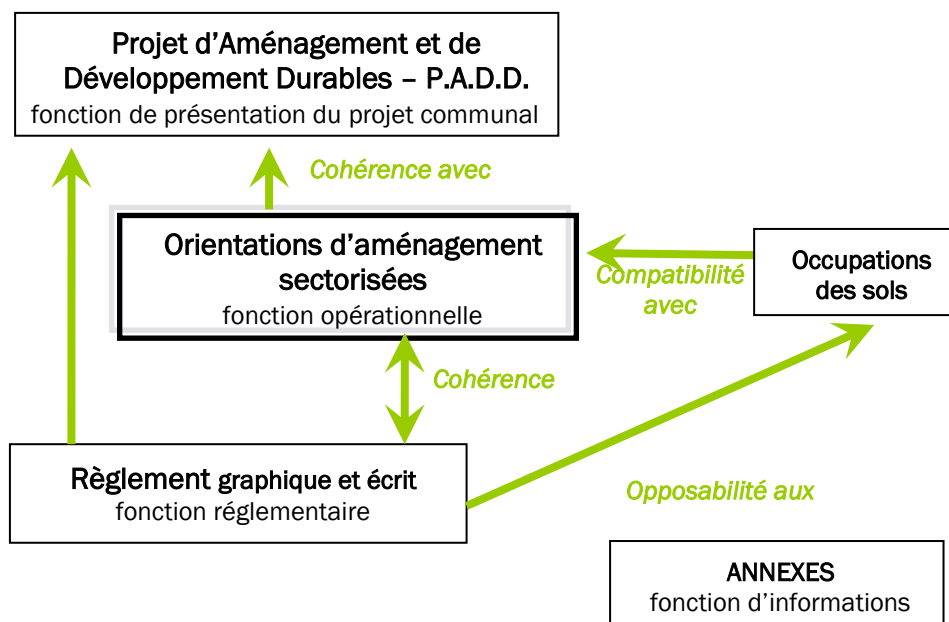
## B / Les orientations

Ces orientations sont un élément important des P.L.U. Elles permettent une concrétisation et une matérialisation des enjeux de la commune sur des quartiers précis de celles-ci.

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.

Elles sont un élément commun à l'ensemble des pièces du P.L.U. comme le montre le schéma suivant.

### Schéma d'organisation des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme (excepté le rapport de présentation)

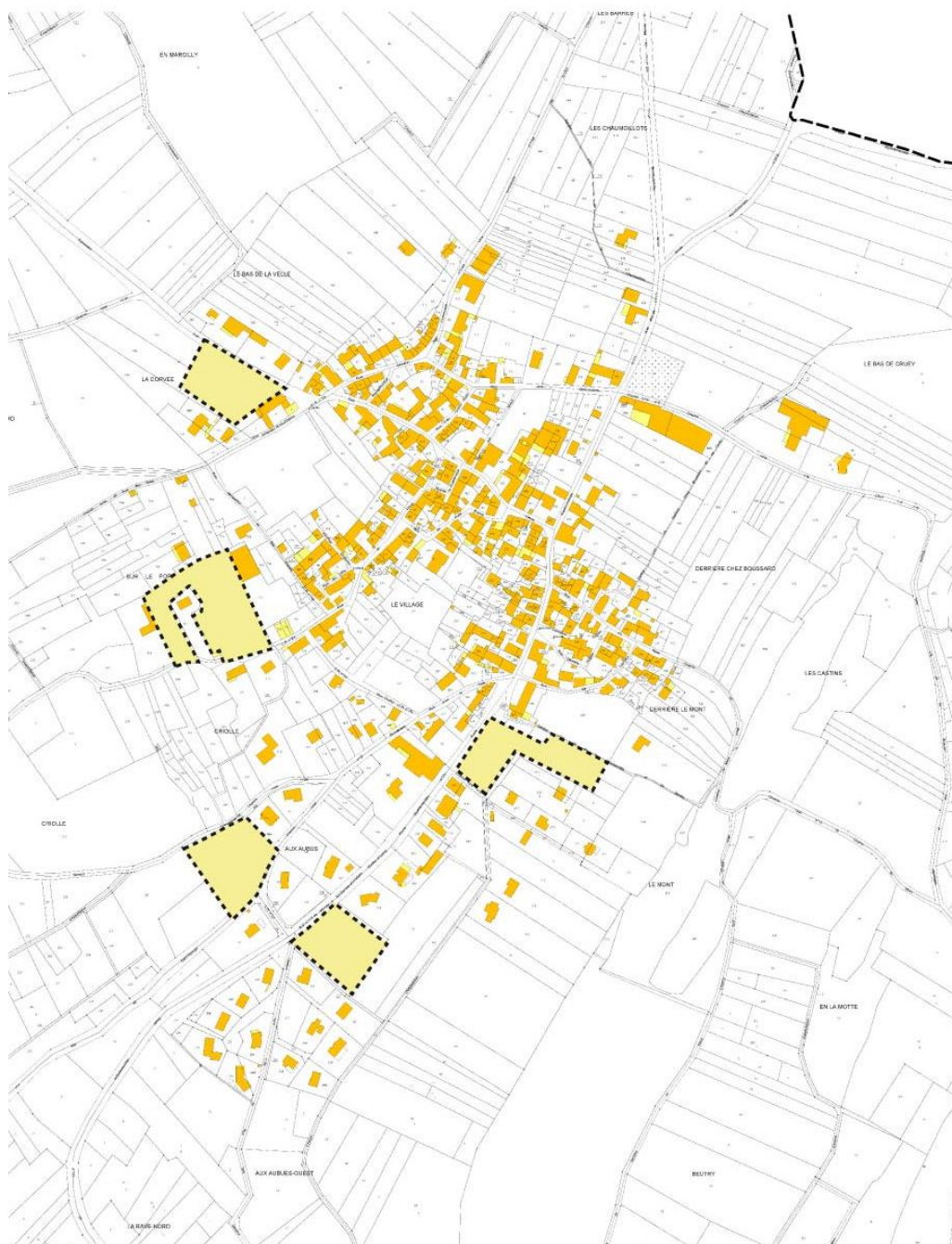


## LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les zones d'urbanisation future ont été définies dans le but de renforcer le tissu urbain en place dans un souci de cohérence d'ensemble.

Le développement de la commune se situe à la fois en comblement des dents creuses et en continuité du tissu urbain dans un souci de cohérence d'ensemble. De plus, l'urbanisation de ces zones sera différée dans le temps, ce qui répond aux objectifs du PADD.

*Carte de localisation des secteurs étudiés*



Source : réalisation Perspectives

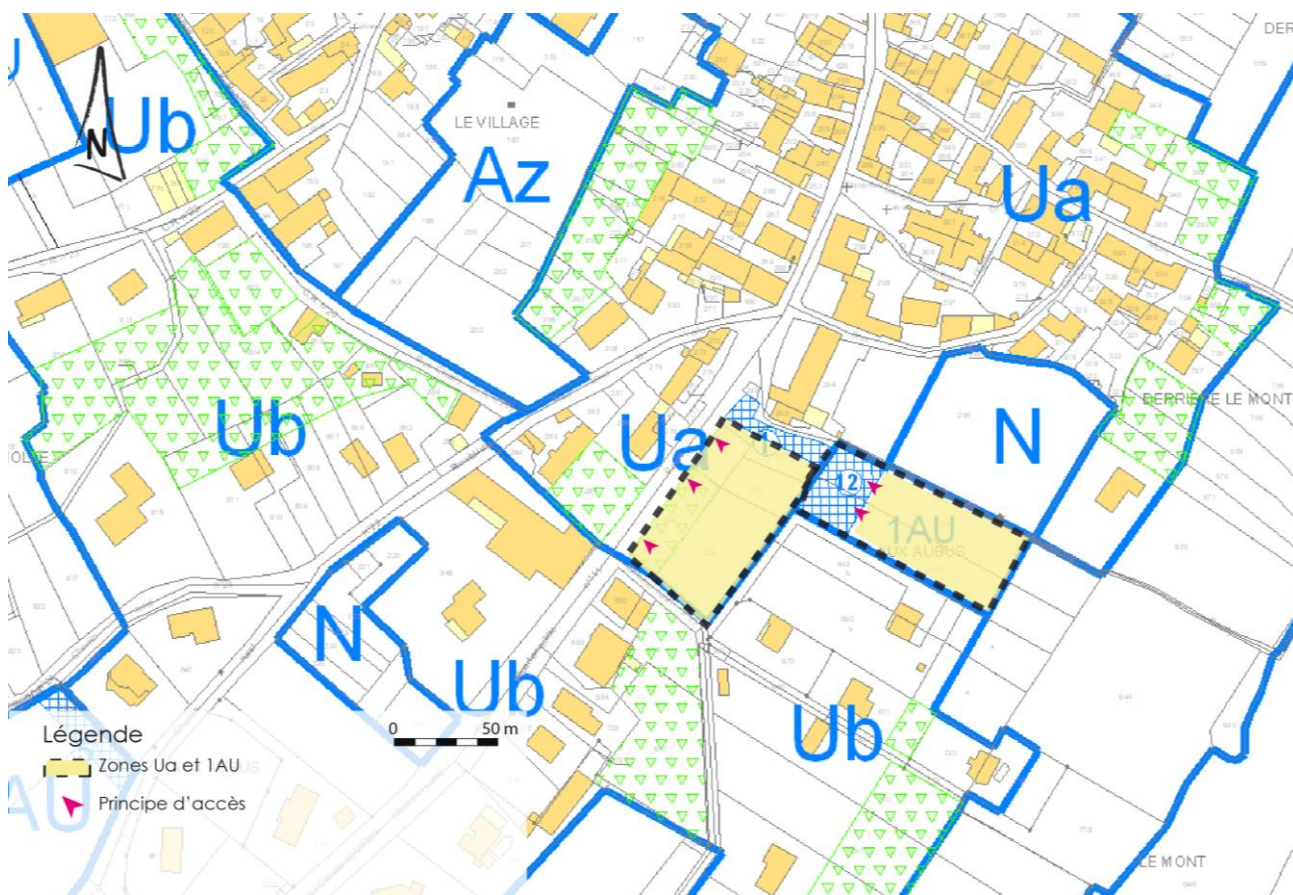
## 1. LA ZONE URBAINE Ua ET LA ZONE D'URBANISATION FUTURE 1AU AU CENTRE

La zone Ua avait été envisagée avec une orientation d'aménagement mais ces parcelles devraient être occupées prochainement par une exploitation viticole.

La zone 1AU représente une surface potentiellement constructible 2 380 m<sup>2</sup>. Ainsi, en appliquant une densité de 12 logements par hectare en zone 1AU, l'ensemble de ce secteur devra accueillir 2 à 3 constructions.

Les constructions (viticoles ou d'habitat) situées en zone Ua seront desservies par la RD 111. Celles situées en zone 1AU seront desservies par le parking aménagé sur l'emplacement réservé n°1 (qui est également apposé pour la réalisation de travaux d'élargissement du sentier de la Meuserotte) et qui débouche sur la RD 111. En aucun cas les nouvelles constructions situées en zone 1AU ne devront être desservies par le sentier.

### Schéma de principe



Source : réalisation Perspectives

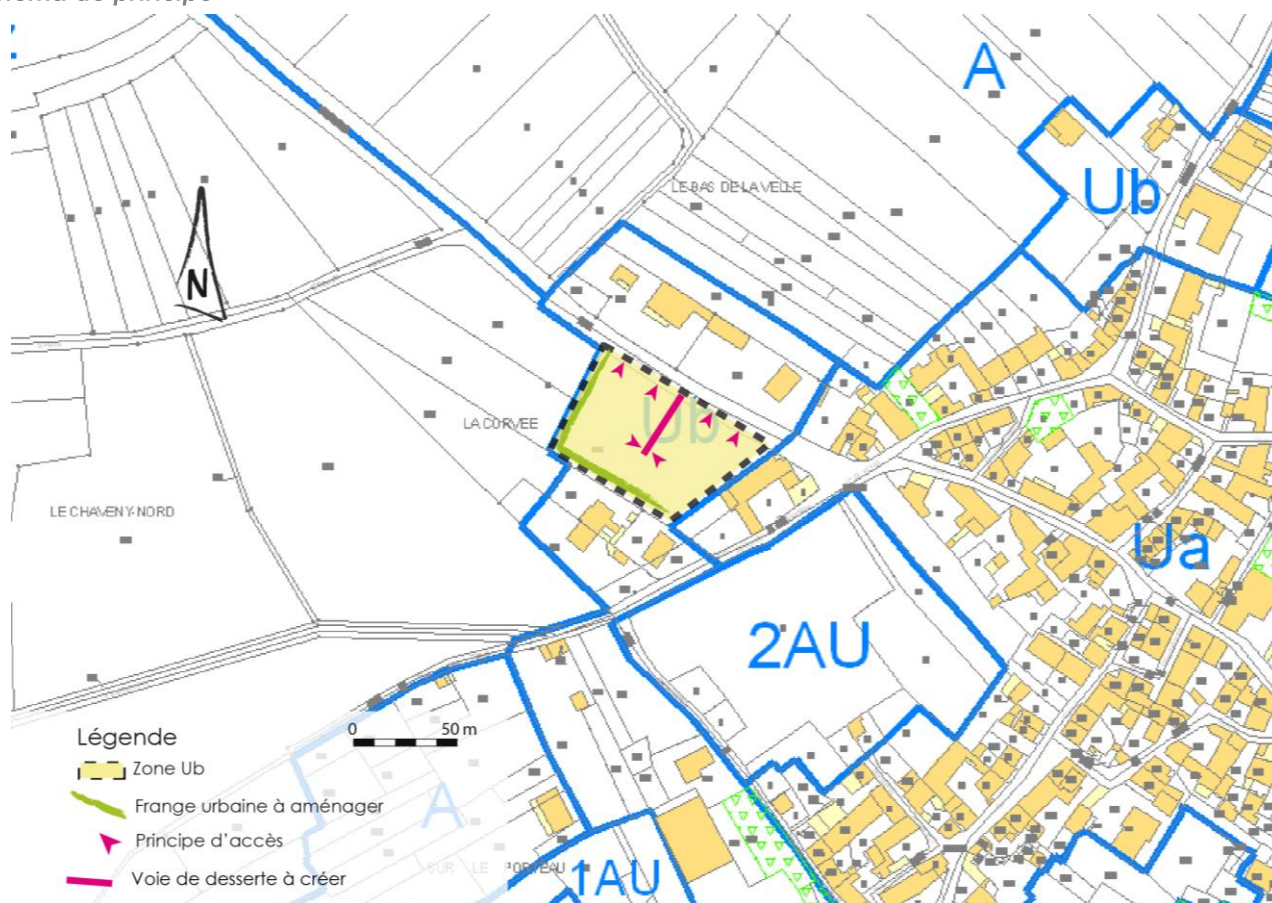
## 2. LA ZONE URBAINE UB AU NORD

Ce secteur de 3 860m<sup>2</sup> est situé en zone Ub du PLU. Avec une densité de 13 logements par hectare, il devra accueillir 4 à 5 constructions. Cet espace pourrait être aménagé en double front bâti avec un appendice d'accès qui desservira les deux parcelles au fond. Cet appendice d'accès et les parcelles en limite de voie seront desservies par la voie communale n°2. Cependant, afin d'éviter cet appendice, il est préférable de créer des logements jointifs qui économiseront l'espace.

Sur le fond des parcelles et sur la limite Nord-Ouest, une frange urbaine devra être aménagée, afin de créer une transition harmonieuse entre les espaces nouvellement bâtis et l'espace agricole non constructible.

Par ailleurs, le raccordement aux réseaux d'eaux pluviales et d'assainissement devra se faire par gravité, par la rue des Etables (au Sud de la zone Ub).

### Schéma de principe



Source : réalisation Perspectives

### 3. LA ZONE URBAINE UB AU NORD-OUEST

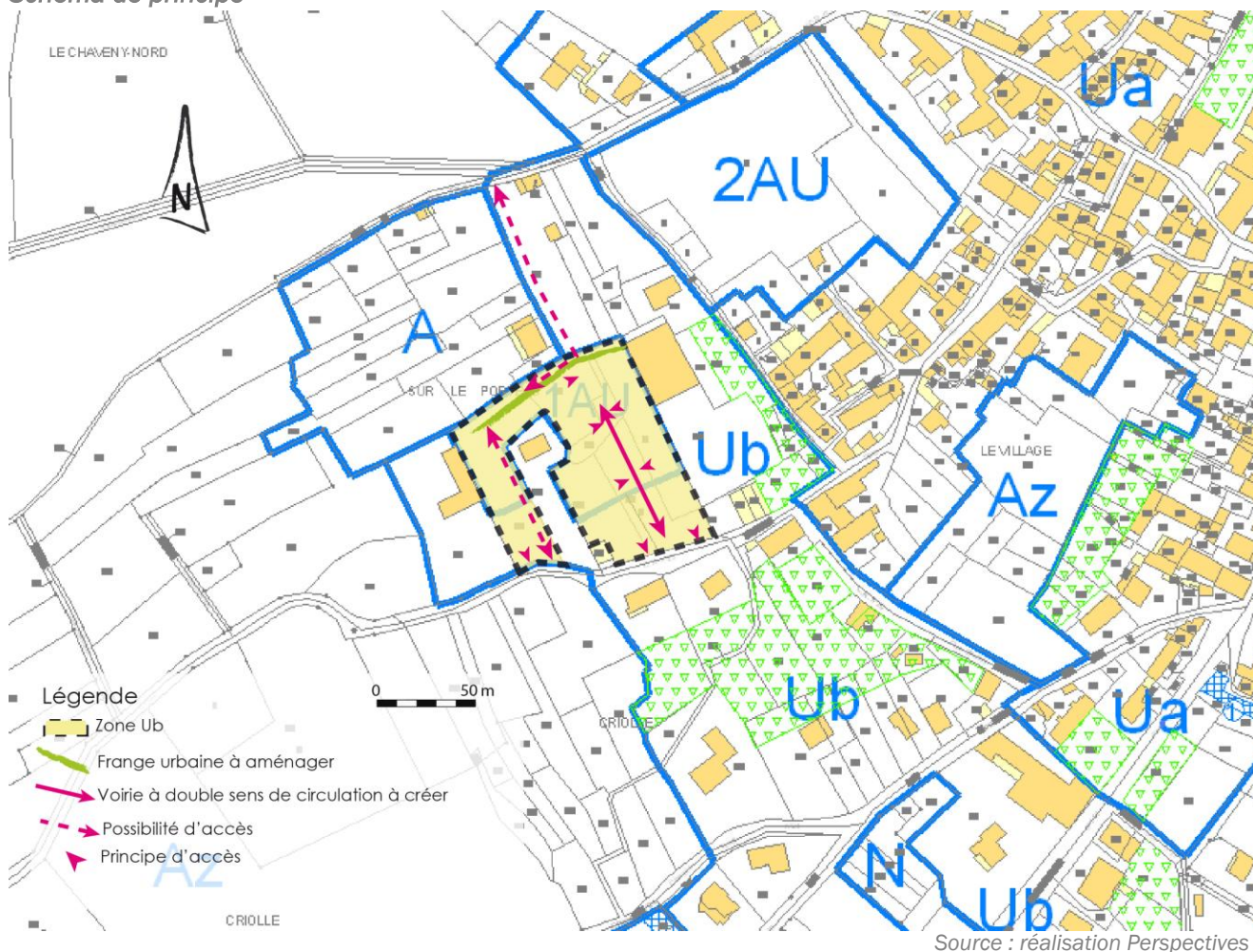
Ce secteur de 6 600 m<sup>2</sup> est situé en zone Ub et 1AU du PLU. Avec une densité de 13 logements par hectare, ce site devra accueillir 6 à 7 constructions.

Dans ce secteur, les constructions seront pour une partie desservies par le chemin rural n°23 (au Sud), mais également par une voirie interne à double sens de circulations. Cette nouvelle voirie reliera le chemin rural n°23 au Sud à la rue des Tôles au Nord.

Si le fond de la parcelle 340 devait être divisé, il conviendrait alors de créer un appendice d'accès soit depuis le CR n°23, soit depuis la voie créée pour desservir le centre de la zone.

Une frange urbaine devra être aménagée sur le fond des parcelles n°340 et 784. L'aménagement de frange urbaine permettra d'intégrer les nouvelles constructions dans le paysage.

Schéma de principe



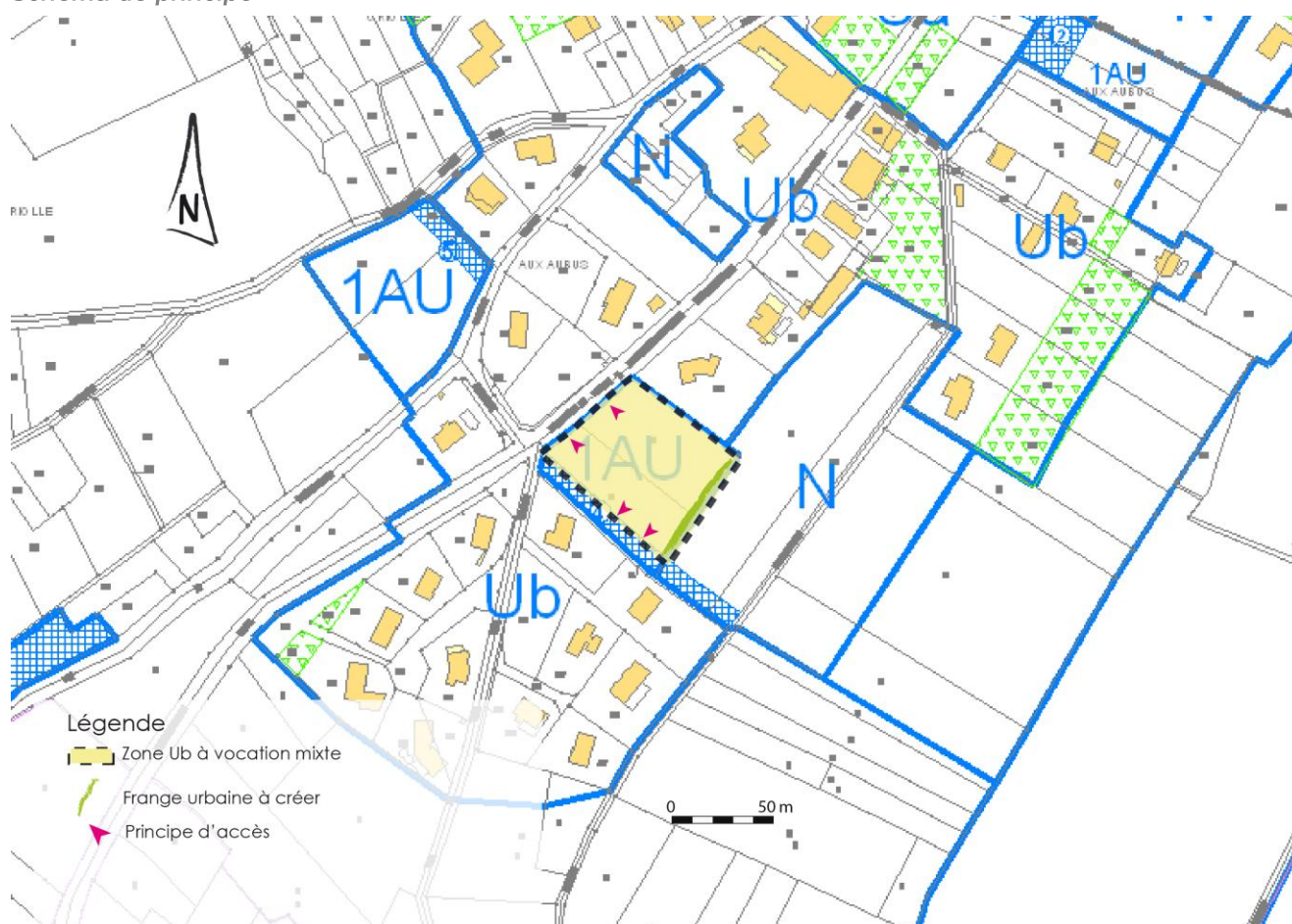
## 4. LA ZONE URBAINE 1AU AU SUD

Ce secteur d'une surface brute de 3 700 m<sup>2</sup> est situé en zone 1Au du PLU. Avec une densité de 13 logements par hectare, il devra accueillir 4 à 5 constructions. Cependant, pour accueillir 5 constructions, il faudra certainement créer un appendice d'accès ce qui pourrait retirer de la surface aménageable ; c'est la raison pour laquelle la création de 4 parcelles est réaliste ; la réalisation de 5 parcelles est plus complexe. Afin d'éviter une forme urbaine ambiguë avec un appendice d'accès et seulement 4 parcelles, la construction de logements jointifs doit être privilégiée. Ces logements seront de préférence plus petits et en locatif pour diversifier l'offre dans la commune.

Les constructions dans ce secteur seront desservies par la route départementale n° 111 et par l'accès qui sera créé sur la limite Ouest (emplacement réservé n° 4).

Sur le fond des parcelles n° 28 et 29, une frange urbaine devra être aménagée, afin de créer une transition harmonieuse entre les espaces nouvellement bâtis et l'espace naturel.

Schéma de principe



Source : réalisation Perspectives

## 5. LA ZONE URBAINE 1AU SUD À VOCATION D'HABITAT

La zone 1AU située au Sud de la commune s'étend sur une surface de 4 204 m<sup>2</sup> incluant l'emplacement réservé qui servira pour créer une voie desservant ce site.

Avec une densité de 12 logements par hectare, cet espace devra accueillir 4 à 5 constructions. Il conviendra d'admettre un appendice d'accès qui permettra de créer une parcelle supplémentaire. En effet, dans cette zone, les constructions seront principalement desservies par la nouvelle voirie créée à l'Est de la zone (emplacement réservé n° 5).

Une frange urbaine devra être aménagée sur les limites Ouest et Nord de la zone, afin de créer une transition harmonieuse entre les espaces nouvellement bâtis et l'espace agricole non constructible.

### Schéma de principe



Source : réalisation Perspectives