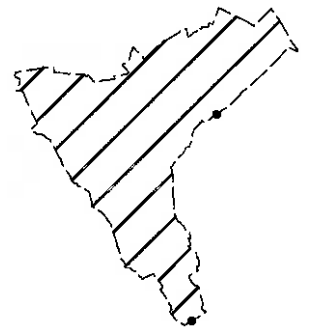


# COMMUNE DE PLUVAULT



## **PLAN LOCAL D'URBANISME**

### **REVISION GENERALE DU P.O.S VALANT ELABORATION DE P.L.U**

#### **Orientations d'Aménagement et de Programmation**

- Révision générale prescrite par délibération du 26 Mars 2010
- Révision générale arrêtée par délibération du 1er Février 2013
- Révision générale approuvée par délibération du 10 Octobre 2013

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le :

15 OCT. 2013



VISA

Date : 10/10/2013

Le Maire,



PIECE N°

5

Document réalisé par :



Droit, Développement et ORGANISATION des Territoires  
10, rond point de la Nation - 21 000 DIJON  
E-mail : d.dorgat@yahoo.fr - Tél. : 03 80 73 05 90

En groupement avec :



Bureau  
d'Aménagement  
Foncier  
et d'Urbanisme

10, Rond Point de la Nation - 21000 DIJON  
Tel: 03.80.73.40.50 - FAX: 03.80.73.37.72

# COMMUNE DE PLUVAULT

## PLAN LOCAL D'URBANISME

### Orientations d'Aménagement et de Programmation

# Introduction

La loi urbanisme et habitat de 2003 a modifié la structure du PADD définie par la loi SRU de 2000 en distinguant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune, des orientations d'aménagement particulières à certains secteurs.

La loi n°2010-874 du 27 juillet 2010 dite loi Grenelle II a renforcé les orientations d'aménagement en les transformant en « OAP » : orientations d'aménagement et de programmation.

Ainsi, selon l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme :

*« 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 villes 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. »*

Les orientations d'aménagement particulières à certains secteurs font l'objet du présent document pour lequel sera appliquée une notion de compatibilité. Les travaux ou opérations doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement. (art. L. 123-5).

Le projet communal visant à une extension modérée de l'urbanisation, le présent document comprend, conformément à l'article L123-1, les conditions d'aménagement et d'équipement des trois secteurs à enjeux identifiés qui sont :

- Le secteur du Parc du Château de la rue Amiral Violette
- Les deux zones à urbaniser équipées en périphérie immédiate (AU).

## **I - LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT RELATIVES AU SECTEUR URBAIN DU PARC DU CHATEAU**

Le secteur ouvert à l'urbanisation dans le cadre de la révision générale du POS valant élaboration de PLU fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation en vue d'assurer la sécurité et la cohérence urbaine dans un contexte de parc arboré.

La zone d'emprise concernée par les présentes orientations est délimitée au croquis ci-après. Sur cette emprise d'environ 5000m<sup>2</sup>, une densité brute de 12 logements par hectare est imposée soit 6 logements. La taille des lots pourra être variable.

La constructibilité est conditionnée à la réalisation d'une aire d'accessibilité commune à deux lots ou deux logements, mais privative et hors clôture, dont le principe est figurée au croquis ci-après.

L'objectif recherché est de limiter à la création de percements pour des accès piétonniers ou charretiers sur la rue Amiral Violette pour des raisons de sécurité d'une part, en raison notamment de la présence de l'école à proximité immédiate, et d'autre part afin de conserver un esprit de "clos" qui prévaut actuellement sur cette propriété appartenant au parc du Château.

Ainsi seulement trois nouveaux percements au total sont autorisés pour l'aire d'emprise des présentes orientations sur ce secteur. Chaque perçement du mur ne devra pas excéder environ 10 mètres linéaires sur la rue Amiral Violette afin d'éviter un linéaire trop important d'interruption du mur d'enceinte. La localisation de ces percements est donnée schématiquement ci-après. Elle prend le soin d'éviter la zone d'accessibilité de l'école et la chicane actuelle.

Le mur actuel restant après percement doit être conservé ou reconstruit, pas nécessairement à l'identique, mais en respectant une harmonie dans les hauteurs. Cette harmonie sera obtenue par :

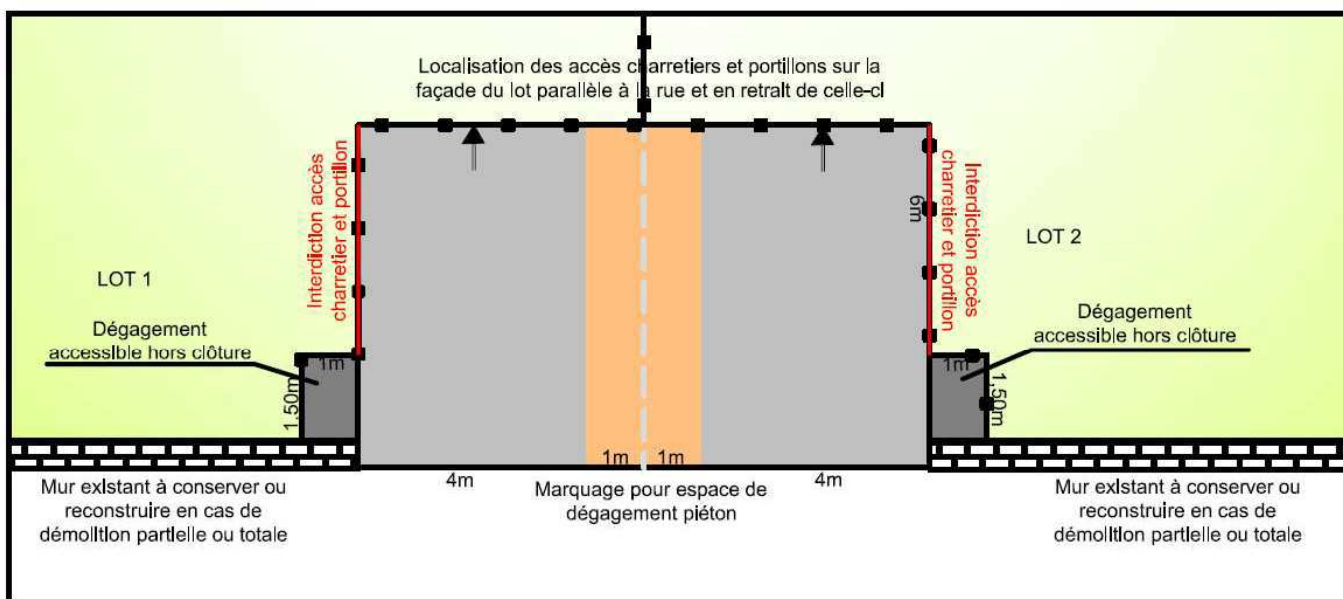
- Une hauteur du mur identique de part et d'autre de chaque percée.

- Cette hauteur pourra être :
  - soit celle du mur actuel, c'est-à-dire avant toute intervention du futur pétitionnaire ou du propriétaire actuel.
  - Soit une hauteur libre pour ce qui est du premier des trois percements, les suivants ayant ensuite l'obligation de se "caler" sur la hauteur du mur actuel ou sur celle retenue pour encadrer le premier percement.

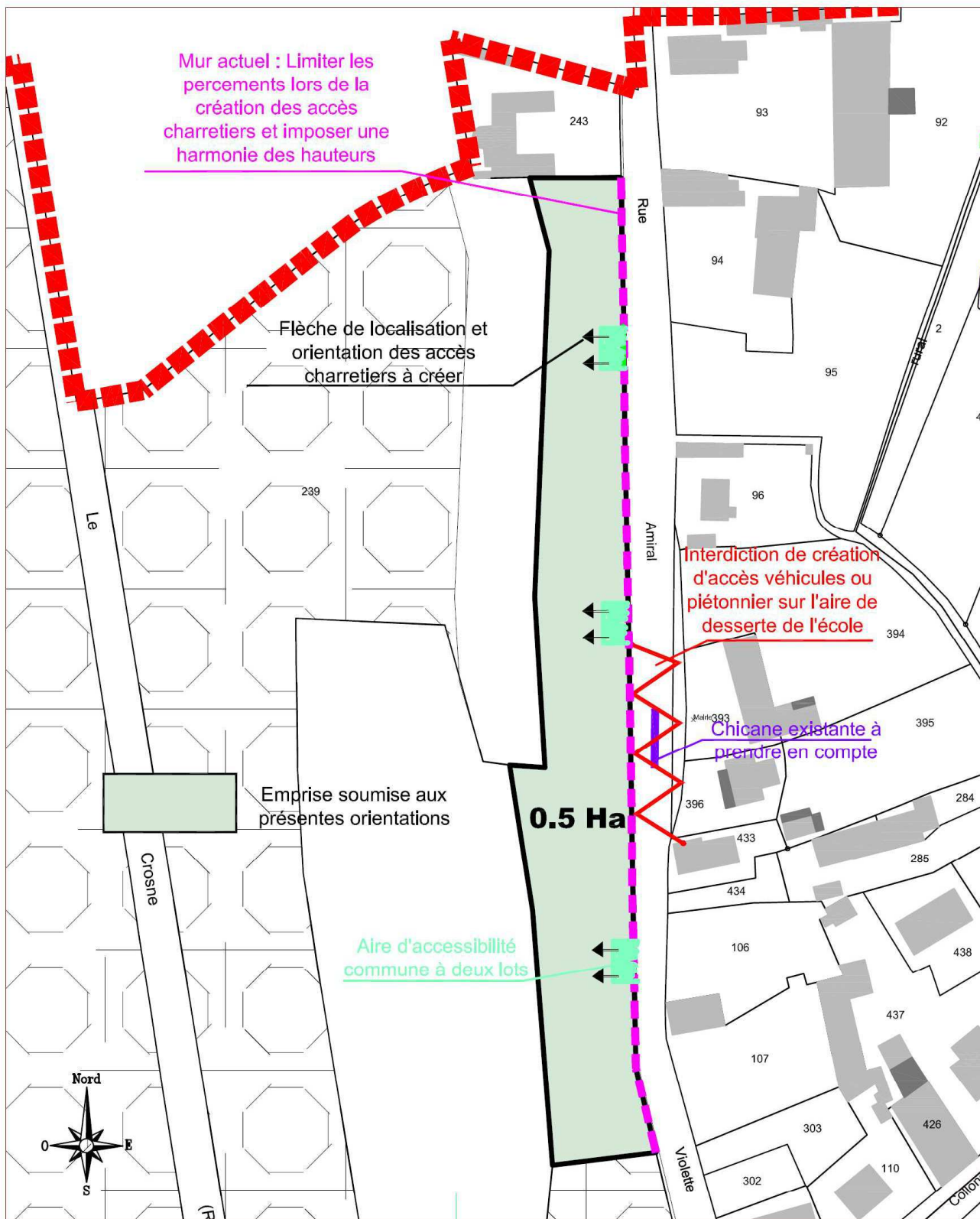
Dans la mesure où il n'existe pas de trottoirs de ce côté de la rue Amiral Violette, chaque lot constructible devra disposer d'un petit espace de dégagement accessible hors clôture au sein de l'aire d'accessibilité privative, pour accueillir notamment les conteneurs de déchets et les coffrets des réseaux.

Les accès charretiers et les portillons d'accès piétonniers devront être localisés sur la façade du lot parallèle à la rue Amiral Violette et en retrait de celle-ci, afin de permettre une entrée et sortie de la partie close pour les véhicules comme les piétons, en toute sécurité et avec un rayon de braquage suffisant, avant d'accéder à l'actuel espace public de la rue Amiral Violette.

Au sein d'une aire d'accessibilité, le cheminement piétonnier de chaque lot devra être accolé à celui du lot riverain afin de créer un couloir central menant aux portillons, avec un marquage au sol différencié.



# Hypothèse d'aménagement Zone U "Château"



DECEMBRE 2012



Propriété intellectuelle des concepteurs.  
Reprographie et diffusion interdite sans autorisation

Plan croquis

## **II - LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT RELATIVES A L'ENSEMBLE DES ZONES A URBANISER AU**

### **La qualité de l'espace collectif**

L'espace "collectif" s'entend de l'emprise utilisée par les habitants et leurs visiteurs qui n'est pas comprise dans les lots privatifs affectés à la construction. Cet espace correspond souvent aux emprises destinées à être incorporées dans le domaine public.

L'espace collectif sera effectivement intégré dans le domaine public communal ou intercommunal dès sa réalisation afin d'en assurer à terme l'entretien et que tous les habitants en disposent. Pour se faire, il convient que ces espaces collectifs soient réalisés dans les règles de l'art en fonction de leur destination future en prenant soin de tenir compte d'une part de la qualité de l'investissement initial mais également des obligations d'entretien qu'il engendrera. Le but est de limiter les travaux d'entretien ultérieurs dans des normes raisonnables et à l'échelle du budget communal.

La commune ne souhaite pas entretenir des espaces collectifs (espaces verts notamment) dans tous les quartiers alors que la nature et la forêt environnante sont à proximité. Toutefois, des espaces plantés aux abords des opérations ou sur les espaces centraux ou encore des plantations d'arbres dans l'emprise des voies créées peuvent être réalisés pour agrémenter les voies et donner un cadre paysager à ces espaces. Les essences choisies devront être adaptées à l'environnement et aux voies urbaines.

La trame viaire doit permettre de maintenir ou de créer les liaisons entre les quartiers. Les principes d'accès expliqués ci-après doivent être respectés dans leur objectif afin d'assurer à terme un maillage entre tous les quartiers.

Ces principes sont matérialisés par des flèches noires pour les accès charretiers, et vertes, légèrement plus fines et ajoutées d'un "personnage" pour les modes de circulation doux. Les accès véhicules aux zones de développement doivent également permettre l'accessibilité piétonne.

S'agissant du degré de précision des emplacements des flèches d'accès, il est logique qu'une flèche d'accès située dans la continuité d'une voie existante puisse difficilement être décalée, tandis que les autres ne sont véritablement que la matérialisation d'une volonté de liaison dont l'emplacement est quant à lui indicatif. La localisation peut être ajustée en fonction des plans de composition urbanistique des opérations. Seuls les accès dans leur principe sont imposés, la trajectoire interne des voies pourra être différente.

D'une manière générale, il conviendra d'éviter la réalisation d'impasses pour favoriser des liaisons entre les quartiers, tant routières que piétonnes. Les impasses peuvent se justifier par la configuration des terrains, dans la mesure où toutes les autres liaisons avec l'environnement bâti ou non sont assurées, ou être admises temporairement si elles sont en liaison avec des espaces laissés en attente d'une extension future éventuelle de l'urbanisation.

Lorsque l'opération ne concerne pas la totalité de la zone à urbaniser du PLU, la réalisation d'une aire de retournement provisoire est obligatoire afin de permettre aux véhicules de faire aisément demi-tour (y compris pour les véhicules de services publics tels que ceux d'enlèvement des ordures ménagères).

Par contre, dans la mesure où les travaux d'aménagement d'une même opération se réaliseront en plusieurs tranches, il n'est pas exigé de tournebride intermédiaire à la fin de chaque tranche.

La trame de circulation automobile devra être adaptée au trafic sans exagérer la largeur des voies de façon à réduire naturellement la vitesse de circulation. La commune est attachée à ce que les matériaux et composants de l'aménagement soient de bonne tenue dans le temps et nécessitent le minimum d'entretien.

Les voies de circulation devront respecter les caractéristiques techniques pour pouvoir recevoir un trafic urbain tout en intégrant une approche environnementale de l'urbanisme.

En outre pour chaque zone, **une réflexion sur la possibilité actuelle ou future de desserte par des transports en commun** (minibus, autobus classique ...) devra être menée et relatée dans la demande d'autorisation d'urbanisme. Ainsi, le calibrage des voies sera défini en prenant en compte la nécessité ou non de permettre le passage d'autobus par exemple sur la voie principale d'une opération.

Les voies seront ponctuées par des espaces de stationnement en nombre suffisant et répartis d'une façon équilibrée. C'est dans l'espace collectif des voies publiques comme privées que doivent être prévues des places de stationnement pour les visiteurs.

Les projets devront tenir compte des piétons et comporter des cheminements piétonniers sécurisés (sauf si une coulée verte existe le long de la voie), notamment pour rejoindre le cœur de village ou les autres quartiers. Ces cheminements, qui peuvent être des trottoirs, devront être conformes à la législation relative notamment aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, dans les zones de développement, lorsque l'urbanisation a pour effet d'affecter un cheminement agricole, le parti d'aménagement devra préserver l'accessibilité agricole aux terres exploitées alentours.

## La sécurité

Afin de veiller à une meilleure sécurité dans l'espace collectif, il est préconisé :

- de ne pas créer de voies dans une forme incitant à la vitesse des véhicules, telle qu'une chaussée surdimensionnée ou une voie droite de grande longueur ;
- de faciliter la visibilité aux carrefours ;
- de créer des trottoirs ou des espaces affectés aux piétons voire aux vélos, leur garantissant le maximum de sécurité pour les liaisons entre les quartiers.

## Les réseaux

Les espaces d'extension future de l'urbanisation doivent pouvoir être greffés simplement à la structure urbaine existante. Pour faciliter ces extensions, il est impératif d'en tenir compte dans la conception technique et urbanistique de chaque opération d'urbanisme, quelle que soient leur forme juridique et leur importance.

Les principaux éléments auxquels il doit être porté attention sont :

- l'assainissement des eaux usées et pluviales. Dans chaque zone, l'aménageur devra prévoir la réalisation d'un réseau séparatif d'assainissement auquel toute construction le nécessitant devra être raccordée.
- l'eau potable (pour les besoins de bouclage ultérieur du réseau, ou de défense incendie). Les canalisations devront être dimensionnées pour permettre un débit réglementaire.
- Les réseaux d'électricité et de télécommunication devront être enterrés.

### III- LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT RELATIVES A LA ZONE A URBANISER AU DE LA CROIX BLANCHE

La zone à urbaniser de la Croix Blanche est inscrite dans la morphologie du bourg, cernée sur trois cotés par du bâti existant. D'une superficie d'environ 1 ha, elle a vocation à accueillir un programme de logements à raison d'une densité brute de 12 logements par hectare.

Son aménagement pourra se réaliser dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble du moment que chacune respecte les présentes orientations et ne compromette pas l'aménagement d'une partie de la zone.

Le projet devra prévoir une diversité d'habitat incluant de l'habitat individuel isolé mais aussi de l'habitat individuel jumelé et/ou groupé. L'habitat intermédiaire est également possible.

Sans que ces dispositions ne portent préjudices à la réalisation d'un projet rationnel, la localisation préférentielle des différents types d'habitat devra prendre en compte les illustrations graphiques.

Ainsi, l'accroche des logements pavillonnaires (habitat individuel isolé) se fera sur le pavillonnaire existant tandis que l'habitat individuel plus dense (logements jumelé et / ou groupé) ainsi que l'habitat intermédiaire devront être réalisés au plus près de la voirie à créer.

Cette zone AU devra accueillir **3 logements aidés**.

En outre, afin de favoriser la diversité des typologies, au minimum un logement de type T3 (ou classification inférieure de type T2 ou T1) devra être réalisé dans la zone.



Les objectifs d'accessibilité et de desserte sont libellés ci-après et une traduction possible est présentée dans l'hypothèse graphique, qui a seulement portée d'exemple et non portée juridique. D'autres traductions sont possibles si elles atteignent les objectifs annoncés.

**Mais dans tous les cas, il est interdit d'enclaver ou de compromettre la constructibilité future de parties de zones à urbaniser.**

La desserte véhicule des constructions au sein de cette zone AU sera assurée par la création d'une voirie interne.

Celle-ci partira du carrefour actuel entre la rue de la Croix Blanche et l'impasse de la Croix Blanche. En dehors de l'accès ainsi créé vers ledit carrefour, aucun autre accès véhicule qu'il soit individuel ou collectif ne sera autorisé sur l'impasse de la Croix Blanche et le chemin qui dessert quelques constructions dans le prolongement ouest de la rue de la Croix Blanche, bordant la façade sud de la zone AU.

La création d'une liaison "véhicules" sur l'allée des Pièces n'est pas interdite mais n'est pas non plus imposée car elle ne se révèle pas indispensable à l'aménagement de la zone AU. Par contre la création d'une telle liaison avec l'allée des Pièces ne dispenserait pas de la création d'une aire de retournement et d'un espace en attente pour rejoindre les espaces agricoles au nord de la zone. Cela s'explique par le fait que l'impasse des Pièces n'est pas calibrée pour recevoir la desserte

principale de la future zone AU, surtout au niveau du carrefour avec la Rue de Collonges. Il ne pourra donc s'agir que d'une desserte secondaire.

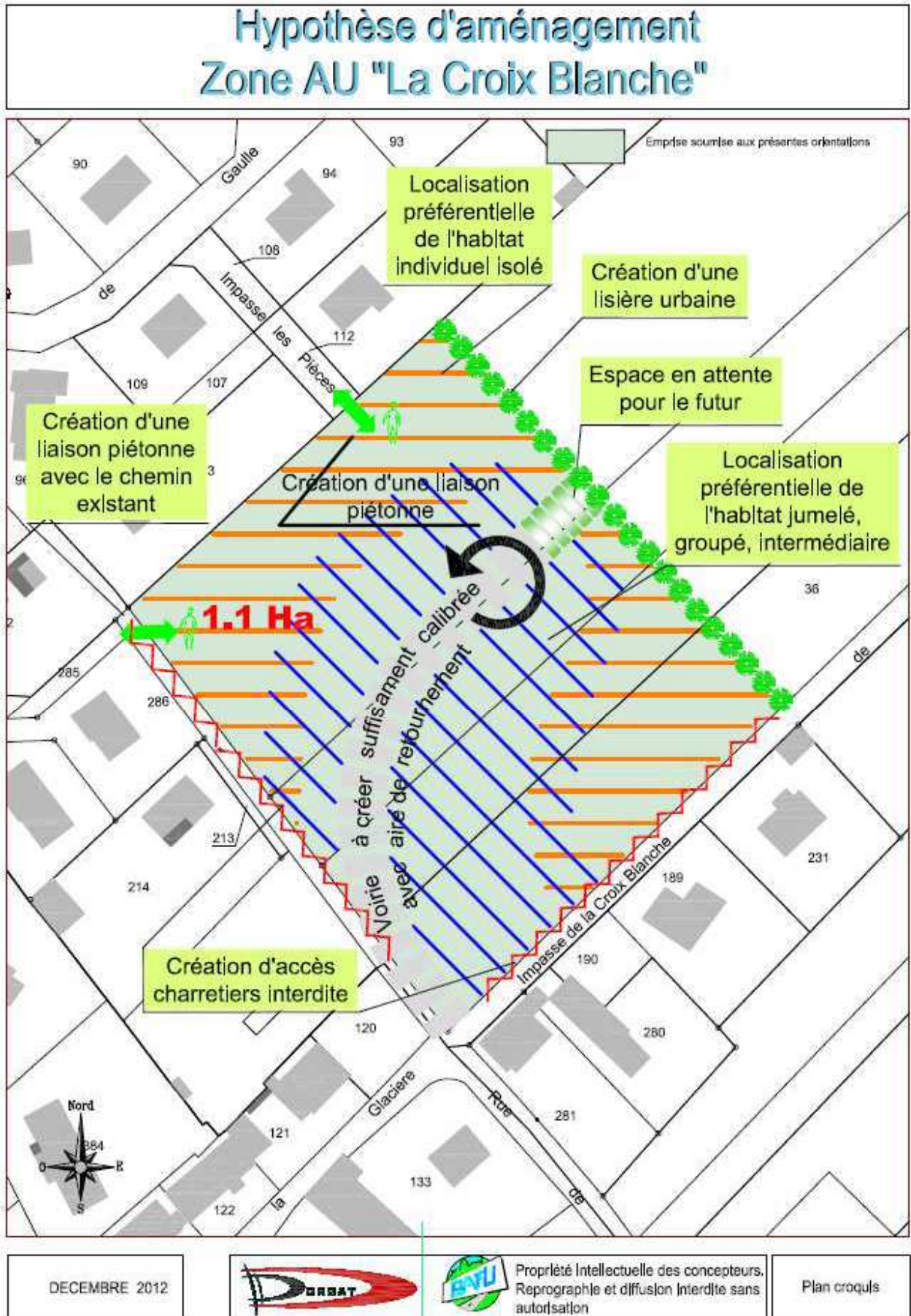
La voirie interne de desserte se présentera donc pour le moment sous la forme d'une impasse qui a vocation à se poursuivre à terme vers le nord. Aussi, un espace en attente permettant la poursuite de l'urbanisation et de la voirie vers l'espace agricole au nord doit être prévu.

L'impasse devra présenter des caractéristiques suffisantes pour permettre un demi-tour aisé des véhicules et notamment ceux assurant les services publics tels que la collecte des ordures ménagères.

Les cheminements piétonniers internes de l'opération devront permettre une liaison avec :

- le chemin piétonnier existant menant au Clos du Chevalier à l'Ouest de la zone AU,
- l'impasse les Pièces au nord-ouest.

La lisière urbaine matérialisée sur la façade Nord-Est sera constituée d'une haie végétale privative en fond de parcelle, doublée d'un grillage vert surmontant éventuellement un muret de 25 cm de haut maximum.



#### **IV - LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT RELATIVES A LA ZONE A URBANISER AU DE L'IMPASSE DU MORTIER**

La zone du Mortier est un espace enserré dans la morphologie actuelle de Pluvault, adossé à Longeault. Elle présente une superficie d'environ 1,2 ha.

Son aménagement pourra se réaliser dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble du moment que la première opération crée la liaison entre les deux accès principaux Nord/Sud de la zone énoncés ci-après, que chacune respecte les présentes orientations et ne compromette pas l'aménagement d'une partie de la zone.

Le programme envisagé est la création d'un quartier à vocation principale d'habitat avec une densité de 12 logements par hectare.

Le projet devra prévoir une diversité d'habitat incluant de l'habitat individuel isolé mais aussi de l'habitat individuel jumelé et/ou groupé. L'habitat intermédiaire est également possible.

Cette zone AU devra accueillir **3 logements aidés**.



Les objectifs d'accessibilité et de desserte sont libellés ci-après et une traduction possible est présentée dans l'hypothèse graphique, qui a seulement portée d'exemple et non portée juridique. D'autres traductions sont possibles si elles atteignent les objectifs annoncés.

**Mais dans tous les cas, il est interdit d'enclaver ou de compromettre la constructibilité future de parties de zones à urbaniser.**

La desserte véhicule de la zone est prévue par la création d'un carrefour sur la RD 905 au nord permettant une entrée et une sortie de la zone sur la RD 905. La réalisation de ce carrefour devra être faite en concertation avec le Conseil Général.

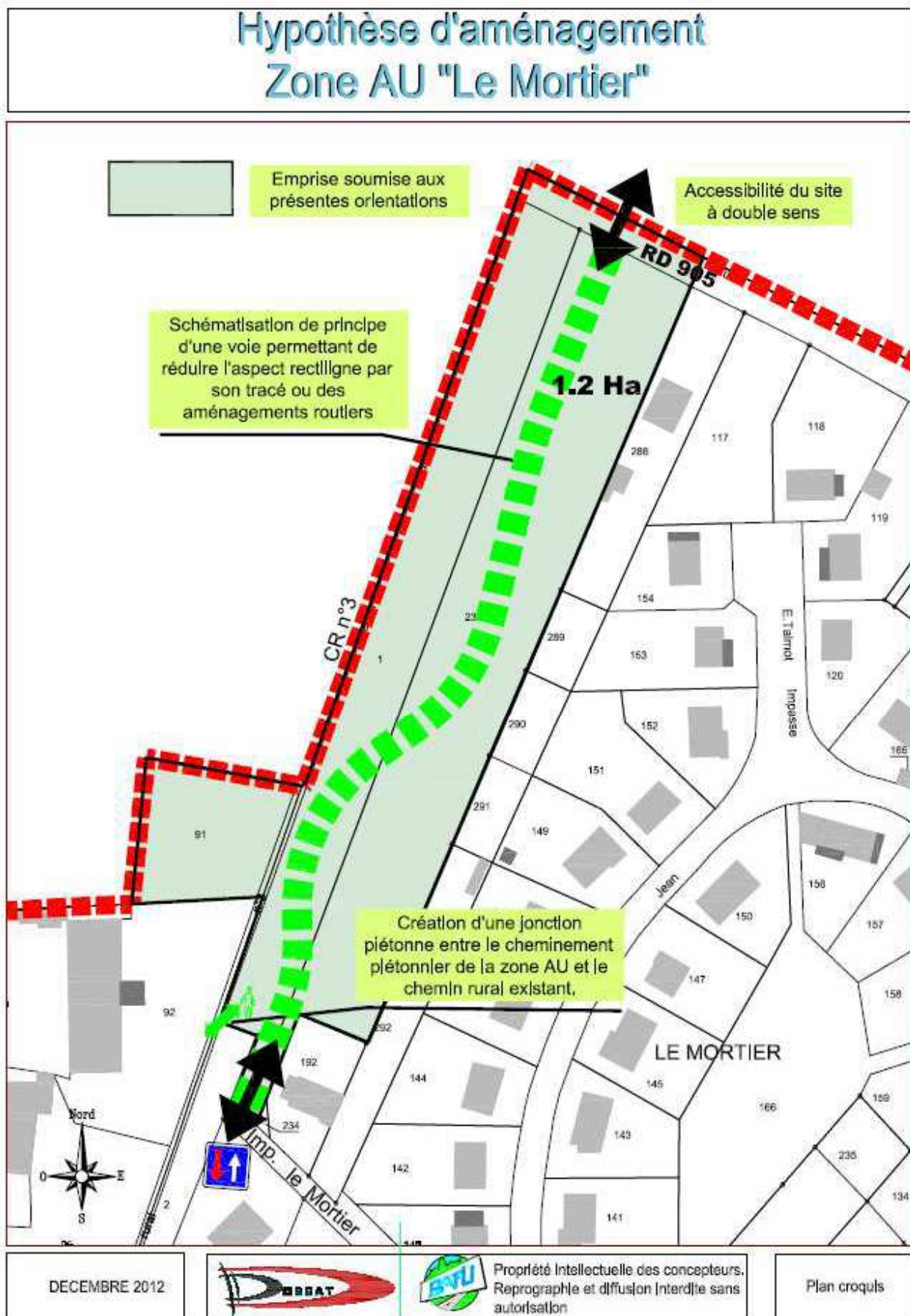
La desserte interne sera assurée par une voie traversante dans la direction nord-est / sud-ouest qui permettra de relier l'impasse du Mortier. Un ou plusieurs aménagements routiers devront être prévus pour casser l'effet rectiligne de la voie.

Le carrefour entre la voirie interne et l'impasse du Mortier devra permettre les deux sens de circulation, entrant et sortant, dans le cadre d'une circulation alternée en raison de l'emprise limitée de la zone AU au droit de l'impasse du Mortier.

Le cheminement piétonnier au sein de la zone AU du Mortier est envisagé le long de la voie interne à créer, par le biais d'un ou plusieurs trottoirs et non par le chemin rural n°3.

Toutefois, le cheminement piétonnier de l'opération doit permettre de rejoindre le chemin rural n°3 au sud-ouest de la zone AU, vers l'emplacement matérialisé par une flèche piétonne au schéma ci-après.

Dans la mesure où il n'existe pas de cheminement piétonnier sécurisé le long de la RD 905 au droit de la zone, il n'est pas prévu de liaison piétonne entre l'opération et la RD 905 afin de ne pas orienter de piétons sur une zone de danger.





# COMMUNE DE PLUVAULT



## **PLAN LOCAL D'URBANISME**

### **REVISION GENERALE DU P.O.S VALANT ELABORATION DE P.L.U**

### **Orientations d'Aménagement et de Programmation**

- Révision générale prescrite par délibération du 26 Mars 2010
- Révision générale arrêtée par délibération du 1er Février 2013
- Révision générale approuvée par délibération du 10 Octobre 2013

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR  
Déposé le :

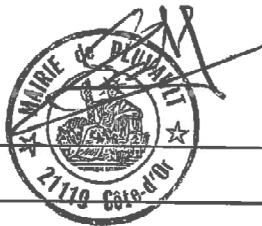
15 OCT. 2013



VISA

Date : 10/10/2013

Le Maire,



PIECE N°

**5**

Document réalisé par :



Droit, Développement et ORGANISATION des Territoires  
10, rond point de la Nation - 21 000 DIJON  
E-mail : d.dorget@yahoo.fr - Tél. : 03 80 73 05 90

En groupement avec :



Bureau  
d'Aménagement  
Foncier  
et d'Urbanisme

10, Rond Point de la Nation - 21000 DIJON  
Tél: 03.80.73.40.80 - Fax: 03.80.73.37.72