

COMMUNE DE :

SOIRANS

P L U

PLAN LOCAL D'URBANISME

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

**REVISION
GENERALE N°2**

Approuvée le :
17 juin 2009

VISA

Date :

Le Maire,

Modifications - Révisions - Mises à jour :

- POS approuvé le 13 juin 1989
- Révision générale n°1 approuvée le 6 septembre 1996
- Mise à jour par arrêté du 26 mars 1999
- Révision générale prescrite le 12 décembre 2001
- Projet arrêté le 16 octobre 2007

DOCUMENT TEXTE

PIECE N°

4

Document réalisé par :



10 Rond Point de la Nation - 21000 DIJON - Tél: 03,80,73,40,50 - FAX: 03,80,73,37,72
e-mail: bafu@wanadoo.fr

**Bureau
d'Aménagement
Foncier
et d'Urbanisme**

COMMUNE DE SOIRANS

PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'Aménagement

Introduction

La loi urbanisme et habitat a modifié la structure du PADD définie par la loi SRU 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.

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

« peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment 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 prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. »

Ces deux types d'orientations n'ont plus la même portée juridique. Désormais, les orientations d'aménagement particulières à certains secteurs font l'objet de ce 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).

Ce document comprend deux parties :

- les orientations architecturales et paysagères,
- et, conformément à l'article R 123-6, les conditions d'aménagement et d'équipement des zones à urbaniser équipées en périphérie immédiate (AU et AUE).

ORIENTATIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGERES

La protection du patrimoine communal est un des objectifs de la municipalité qui souhaite préserver le cadre de vie de ses habitants. Exprimé dans le PADD de la manière suivante : « *Prendre en compte le patrimoine bâti de Soirans, dans sa participation aux paysages et à la qualité du village.* », cet objectif est réaffirmé dans ce document à travers de grandes orientations avec lesquelles les travaux ou opérations concernant ces éléments devront être compatibles.

Les fiches paysage (annexées au rapport de présentation) auxquelles il conviendra de se reporter, sont ainsi un outil pour les services instructeurs dans la mesure où elles permettent de connaître exactement l'état initial d'un bâtiment et un paragraphe "Devenir possible" constitue une aide puisque, pour chaque élément, les principaux aspects à préserver ont été étudiés.

ORIENTATIONS ARCHITECTURALES

Globalement, les travaux ou opérations sur les constructions identifiées devront permettre de conserver le caractère architectural du village qui se traduit notamment par :

- la conservation de l'implantation de certains ensembles bâtis, d'éléments témoins du passé du village,
- la recherche d'une harmonie pour les façades les plus visibles depuis la voie publique en jouant sur le rythme des ouvertures de façade, la conservation des éléments architecturaux relatifs notamment aux ouvertures et les pentes de toitures.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

→ Les arbres, haies, bosquets et bois identifiés dans le rapport de présentation (en particulier l'arboretum ou encore la ripisylve du ruisseau de l'Arnisson aux abords de la zone d'activités économiques) doivent être conservés et l'élagage ne devra pas être excessif (mais suffisant à l'entretien), mis à part dans le cas où l'état phytosanitaire de ces éléments présenterait un danger pour la sécurité des biens ou les personnes.

→ Ces mesures de conservation ne doivent pas empêcher des aménagements liés à la nature de ces éléments végétaux ou nécessaires au fonctionnement des services publics.

LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DES ZONES « AU » ET « AUE » EQUIPEES EN PERIPHERIE IMMEDIATE

A - CONDITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES ZONES D'EXTENSION
« AU » ET « AUE »

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 de l'opération ou sur les espaces centraux ou encore des plantations d'arbres dans les 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 symbole « P » pour les modes de circulation doux.

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 sont imposés, la trajectoire interne des voies pourra être différente.

D'une manière générale, il conviendra d'éviter la réalisation d'impasses pour favoriser les 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 sont assurées, ou temporairement avec des espaces laissés en attente d'une extension future éventuelle de l'urbanisation.

Lorsqu'il y a création d'une impasse qui ne sera jamais prolongée dans le cadre d'une opération ultérieure d'extension de l'urbanisation ou d'une création de liaison, il convient de se reporter au règlement de chaque zone pour la longueur maximale et les aires de retournement.

Dans la mesure où les travaux d'aménagement se réaliseront en plusieurs tranches, il n'est pas exigé de tournebride intermédiaire à la fin de chaque tranche. Toutefois, une aire de retournement sera obligatoirement réalisée si l'opération ne se poursuit pas dans les deux ans, afin d'assurer un bon fonctionnement de l'aménagement.

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. Toutefois, elles peuvent intégrer une approche environnementale de l'urbanisme.

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

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 handicapées.

La forme urbaine

S'agissant des zones de développement de l'habitat, la Commune souhaite qu'elles respectent le caractère rural de Soirans et typique de la plaine Dijonnaise.

En effet, elle envisage des zones à urbaniser dans la continuité de l'existant, avec des espaces privatifs libres afin de préserver le cadre de vie des futurs habitants et des habitants actuels. Un coefficient d'emprise au sol correspondant à la réalité de la forme urbaine actuelle de SOIRANS a d'ailleurs été fixé.

La Commune entend toutefois que cet objectif reste compatible avec le respect des principes de gestion économe de l'espace et de mixité sociale.

L'objectif de mixité sociale n'est pas forcément synonyme de logement social ni d'immeuble collectif, mais plutôt d'une diversité d'habitat dans la taille, la forme urbaine, le mode de gestion des logements.

La Commune dispose déjà d'une mixité sociale satisfaisante grâce aux opérations d'aménagement publiques antérieures et le Conseil Municipal entend rester dans cet esprit.

La sécurité

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

- de ne pas créer des 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, quelles 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
- 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 France Télécom devront être enterrés.
- les espaces à laisser en attente en prévision d'une extension de la trame viaire tant véhicules que piétonnes. Ces espaces seront obligatoirement cédés dans le domaine privé de la Commune afin qu'elle puisse maîtriser son développement ultérieur à l'opération.

B – SCHEMA DE CIRCULATION ET PRINCIPES D'ACCES DES ZONES AU

La Commune de Soirans est confrontée à des difficultés de liaisons inter quartiers comme il est expliqué dans le diagnostic (coupure de la RD 905, de l'Arnison, pas de liaison entre la rue du Canal et la RD 905 du côté de l'impasse Suchot...).

Ainsi un des grands enjeux du PLU est de mettre en place pour l'avenir un projet de développement global s'articulant autour d'un schéma de circulation cohérent.

Les orientations d'aménagement visent à garantir la réalisation de ce schéma de circulation. Le projet d'urbanisation devra rester dans l'esprit des présentes orientations et de la densité envisagée.

Les objectifs d'accessibilité et de desserte sont libellés ci après et pour chaque zone, une traduction possible est présentée dans hypothèse graphique. D'autres traductions sont possibles si elles atteignent les objectifs annoncés.

La zone AU « RD 905 »

Cette zone AU a une vocation principale d'habitat. Elle a une superficie d'environ 2 hectares et une capacité d'accueil souhaitée, au regard du schéma d'organisation ci-dessous, de 15 à 20 logements environ.

L'aménagement de cette zone devra être réalisé en **une opération** mais avec un échelonnement sur au moins deux tranches afin d'étaler le développement de l'habitat. Le but est de prendre le temps d'intégrer les nouveaux habitants, assurer une rotation homogène des ménages en évitant l'afflux soudain de population.

Un merlon végétalisé devra être réalisé le long de la façade nord de l'opération afin de protéger les futurs résidents des nuisances de la RD 905 et de végétaliser l'entrée du village.

Accessibilité et desserte :

La zone ne sera pas desservie pour le moment par la RD 905 s'agissant des véhicules mais par la rue Fouffrans, la rue du Point du Jour et la rue des Renardières.

Un espace devra toutefois être laissé en attente pour permettre la réalisation d'un accès sur la RD 905 ultérieurement. L'emplacement précis de cet espace en attente sera à déterminer dans le cadre des études pré opérationnelles de la zone. La localisation du carrefour devra tenir compte du fait qu'il pourrait être amené à long terme à desservir les terrains vierges situés au nord de la RD 905.

Un cheminement piétonnier devra être assuré sur le merlon végétalisé ou à ses abords immédiats, permettant de se rendre vers le centre du village d'une part (direction Est) et vers la sortie du village d'autre part (direction Ouest), depuis la zone AU.

L'objectif est de créer une promenade agréable, en profitant du caractère végétalisé du merlon et de sécuriser le cheminement des piétons le long de la RD 905 actuellement délicat.



LEGENDE

-  *Objectif de liaison "véhicules"*
-  *Objectif de liaison pour modes de circulation doux.*
-  *Hypothèse de desserte interne*
-  *Aire de retournement*
- 

La zone AU « Derrière l'Eglise »

Cette zone AU a une vocation principale d'habitat. Elle a une superficie d'environ 2 hectares et demi et une capacité d'accueil souhaitée, au regard du schéma d'organisation ci-dessous, de 15 à 20 logements environ.

L'aménagement de cette zone sera réalisé en une seule opération d'ensemble afin de garantir la réalisation des équipements publics prévus à savoir : une place et un cheminement piétonnier vers la rue des Croichottes.

Les objectifs d'aménagement sont :

- Permettre le bouclage d'un schéma de circulation reliant la zone AU de l'Eglise à la zone AU de la RD 905 par le biais des zones d'urbanisation futures AUS. Ce schéma de circulation devra aboutir à terme à une liaison des deux zones AU sans passer par les quartiers actuels, créant ainsi une sorte de contournement.

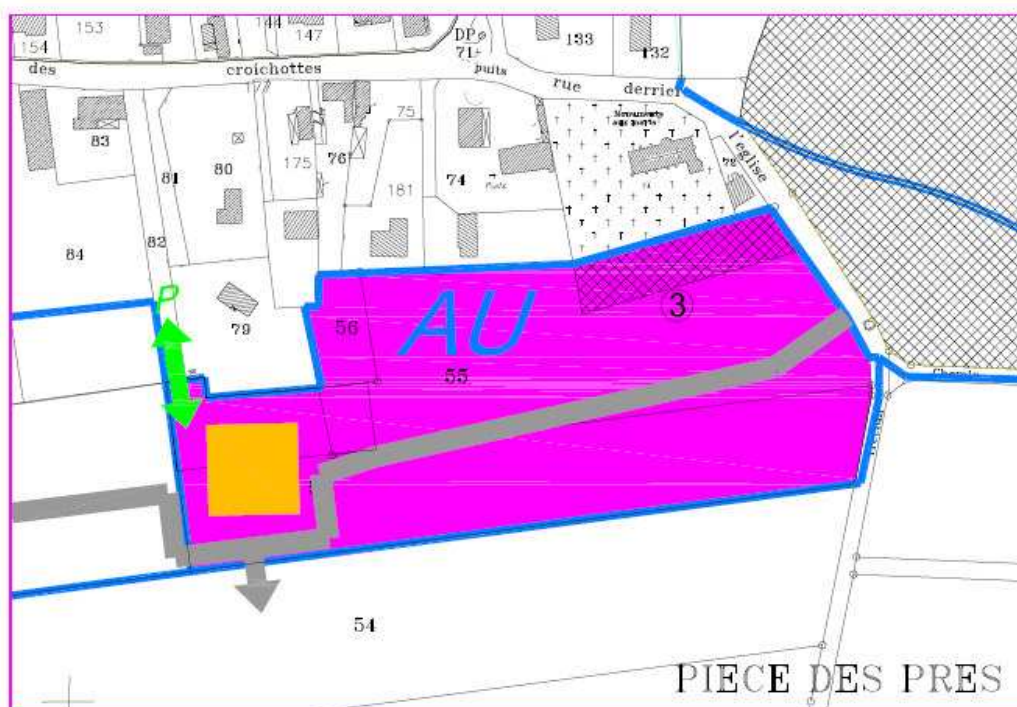
- Une forme de voirie limitant la vitesse des véhicules. Dans l'hypothèse d'aménagement présentée graphiquement ci-après, c'est une petite place à contourner qui vient casser le caractère linéaire de la voie.

- Permettre un raccordement futur avec les secteurs agricoles au sud par un espace en attente puisqu'à long terme le développement du village pourrait se poursuivre vers le sud.

- Créer un espace central de type petite place, qui aura plusieurs fonctions :
 - Accueillir l'arrivée du cheminement piéton avec la rue des Croichottes.
 - Créer un lieu de rencontre et de détente dont la centralité bénéficiera à l'ensemble des zones de développement de cette partie sud du village, tant à la zone AU qu'à la zone AUS, mais aussi aux maisons de la rue des Croichottes et aux espaces agricoles au sud.
 - Permettre le retournement des véhicules lors de la réalisation de la zone AU,
 - « Casser » la vitesse des véhicules lorsque la liaison sera poursuivie avec la zone AUS à l'Ouest.

Sur l'hypothèse d'aménagement ci-après, la petite place est localisée en fonction du cheminement piétonnier et en limite de la zone AU pour assurer sa desserte totale. Elle est de surcroît située au plus près de la zone AUS afin qu'elle puisse participer à son animation ultérieurement.

- Permettre une rationalité technique et financière de l'aménagement sachant que la zone doit supporter, (en sus de la placette, du cheminement piétonnier et de l'espace en attente pour une liaison future vers le sud), la perte foncière d'un emplacement réservé n°3 pour l'extension du cimetière.



LEGENDE

- ➡ *Objectif de liaison "véhicules"*
- ➡^P *Objectif de liaison pour modes de circulation doux.*
- ▬ *Hypothèse de desserte interne*
- *Petite place centrale*

La zone AU « De la Rue du Canal »

Cette zone AU a une vocation principale d'habitat. Elle a une superficie d'environ 3 hectares et une capacité d'accueil souhaitée, au regard du schéma d'organisation ci-dessous, de 25 à 30 logements environ.

L'aménagement de cette zone pourra être réalisé en une ou deux opérations d'ensemble, dans la mesure où la première opération ne compromet pas le respect des présentes orientations pour la seconde et en particulier la réalisation de la voie commune à la zone d'habitat et à celle de la zone d'activités riveraine (AUE)

Les équipements internes sont pris en charge par l'aménageur.

Dans la mesure où la zone englobe des arrières de propriété de constructions riveraines, ces terrains pourront être exclus des opérations à la discrétion des propriétaires.

Accessibilité et desserte :

Un des objectifs de l'aménagement de la zone est de permettre une liaison entre la rue du Canal et la RD 905 puisque actuellement les habitants de l'extrémité de la rue du Canal doivent faire un détour pour rejoindre la RD 905.

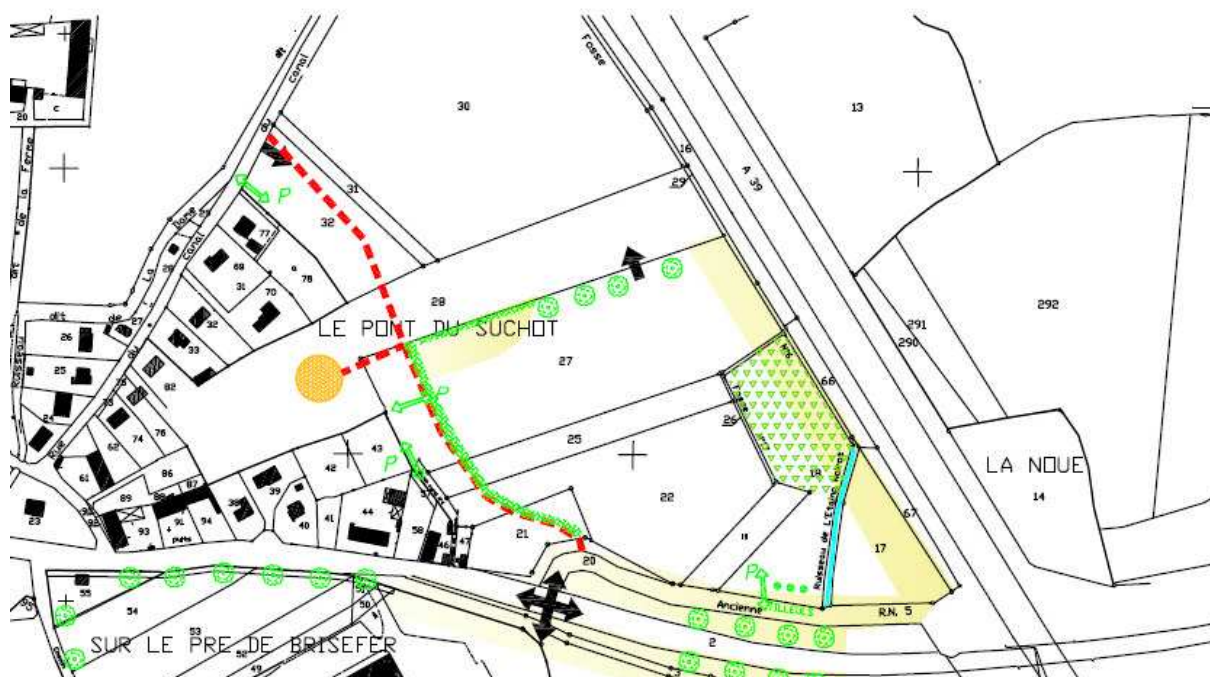
Cette liaison sera réalisée par le biais d'une voie qui constituera, pour une partie de son tracé, la limite entre la zone d'habitat AU et la zone d'activités AUE.

Un cheminement pour piétons et éventuellement aussi pour les vélos devra être créé au travers de la zone AU, permettant de joindre l'extrémité nord de la zone à l'impasse du Suchot. Ce cheminement devra rejoindre également la zone AUE riveraine.

La petite impasse du Suchot n'est toutefois pas adaptée à la desserte véhicule de la zone. Son utilisation à cette fin est donc interdite.

La réalisation d'une petite impasse pour desservir les terrains situés à l'arrière des propriétés bâties existantes de la zone U est possible.

La réalisation d'aires de retournement provisoires au fur et à mesure de l'avancement de l'aménagement si celui-ci est progressif est également permise.



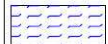
LEGENDE



Merlon végétalisé avec fonction de protection phonique



Bois ou bosquet à conserver



Zone inondable inconstructible



Marge de recul des constructions.
(Cf. plan de zonage)
A proximité de la zone AU cette marge ne devra pas accueillir de stationnement pour poids lourds ni d'aire de déchargement.



Tilleuls à conserver ou remplacer



Petite place centrale



Aire de retournement



Cours d'eau dont le tracé est à conserver



Mise en place de végétation sur les berges des cours d'eau



Haie arbustive à réaliser ou à conserver



Limite de zone AUE du PLU



Localisation indicative des objectifs de création d'accès charretiers. Aucun autre ne sera autorisé pour accéder à la zone



Localisation indicative des objectifs de création de cheminements piétonniers



Principe d'une voie de desserte commune à la zone d'habitat et à la zone d'activités économiques

La zone AUE d'activités économiques

La zone AUE a une vocation générale d'activités économiques.

Elle fait l'objet **d'un projet d'urbanisme d'ensemble** mais avec deux sous-zones :

- l'une de compétence intercommunale
- l'autre de compétence communale pour accueillir des activités tertiaires ou commerciales compatibles avec la proximité immédiate d'un quartier d'habitat à venir (proximité avec la zone AU). Cette « sous zone » sera localisée le long de la voie de desserte commune à la zone AU de la Rue du Canal et à la zone AUE. Elle aura une profondeur d'une soixantaine de mètres au plus à partir du bord de la voie de desserte commune entre elle et la zone d'habitat AU.

Il existe donc pour cette zone AUE un projet d'ensemble avec un développement opérationnel adapté aux besoins communaux, intercommunaux, d'habitat et d'activités économiques.

La zone AUE a une superficie de moins de 16 ha environ répartis en 6 ha et demi au nord de la RD 905 et un peu plus de 9 ha au sud.

Cette zone étant située en entrée de ville, elle a fait l'objet d'une étude d'entrée de ville dite également étude « Loi Barnier ». Cette étude a établi un ensemble de préconisations axées sur la prévention des nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ces préconisations ont été transcrites pour certaines dans le règlement, pour d'autres dans le zonage et certaines enfin ont donné lieu à l'édiction des principes d'aménagement présentés ci après.

La desserte et l'accessibilité

- Les accès « véhicules »

Le chemin des Ilottes ne devra pas être utilisé pour la desserte véhicule de la future zone d'activités, ou éventuellement pour une voie de service, ou de sécurité sous réserve de surcroît qu'il soit amélioré puisque sa configuration actuelle ne permet pas le passage des véhicules. L'objectif est de ne pas emmener la circulation de poids lourds de la future zone vers le centre du village.

Le chemin des Ilottes pourrait toutefois servir à la desserte d'une ou quelques activités de la zone UE actuelle puisque tout nouvel accès sur la RD 905 est interdit par le règlement de la zone UE.

Dans tous les cas, tout aménagement de ce chemin devra intégrer un cheminement piétonnier et éventuellement cyclable, raccordé à celui de la future zone d'activités.

Un carrefour unique sur la RD905 desservira les deux parties nord et sud de la future zone d'activités. Il s'agit du carrefour actuel desservant actuellement la voie de service

« ancienne RN5 » au nord et le bâtiment de stockage de Dijon Céréales (affecté actuellement à la société RUKCS) au sud.

Les études préalables de faisabilité de la zone indiqueront si le carrefour actuel doit être modifié afin de garantir la sécurité de tous les usagers, tant ceux de la zone, que le transit de passage de la RD 905, ainsi que les piétons et les cycles.

Une liaison avec la zone d'habitat de la Rue du Canal. L'aménagement de la zone d'activités devra présenter une voie de desserte commune avec la zone AU de la rue du Canal.

Prévoir une liaison future avec l'espace cultivé au nord, entre la zone d'activités et l'arboretum.

Bien que l'espace cultivé reste un espace agricole dans le PLU, l'aménagement de la future zone d'activités ne doit pas empêcher de joindre une éventuelle extension future de la zone au nord et prévoir un espace en attente.

Un espace en attente avec le territoire au sud vers TRECLUN. En effet, la zone est d'intérêt communautaire et il n'est donc pas impossible qu'un jour à long terme elle s'étende vers le territoire communal de TRECLUN. Le parti d'aménagement de la future zone ne devra pas empêcher cette liaison si la zone doit s'étendre et un espace en attente devra donc être prévu à cet effet.

L'accessibilité au bois à l'Est de la zone (partie sud) devra être garantie. En effet, il existe actuellement un chemin d'exploitation forestière au sud de la zone permettant l'accès au bois. Ce chemin devra être préservé ou si cela n'est pas le cas, d'autres solutions devront être proposées afin de garantir une bonne accessibilité au bois.

- Les circulations « douces »

La Commune tient à ce que la future zone d'activités, tant dans sa partie nord que sa partie sud, accorde une place importante aux modes de circulation doux. Ainsi, il devra être prévu :

Partie nord de la zone : création d'une circulation piétonne à partir de la voie de service de l'autoroute là où se trouvent de vieux tilleuls qui devront être préservés. Cette circulation piétonne pourrait longer le petit bois à préserver à l'Est et rejoindre ensuite la zone d'habitat mais ne devra pas longer la limite nord de la zone. En effet, l'attrait de l'arboretum et de l'aire de pique-nique pourrait entraîner la traversée « sauvage » des piétons au travers de la parcelle agricole séparant la zone de l'arboretum et ainsi nuire à la culture. L'accès à l'aire pique-nique devra se faire par la future zone d'habitat et la rue du Canal. Afin de ne pas tenter les piétons de réaliser ce « raccourci », les cheminements piétons ne devront pas trop s'approcher de la limite nord de la zone.

Partie Sud : un cheminement longeant au moins en partie les berges du ruisseau de l'Etang Noiroit afin de joindre la RD 905 par le chemin des Illotes à l'ouest de l'opération. Une extension de ce cheminement devra être rendue possible vers les espaces agricoles de Treclun au sud.

Une hypothèse établie par l'étude d'entrée de ville et présentée ici. Elle consiste en un aménagement des berges du ruisseau avec la réalisation de plantations arborées et arbustives, le long duquel se trouverait le cheminement piéton. Cette solution aurait le double avantage d'améliorer la qualité du cours d'eau en le végétalisant et en limitant ainsi le phénomène d'eutrophisation, et de rendre très agréable la promenade piétonne en bords d'un cours d'eau. Des bancs pourraient y être installés pour les moments de pause, comme la pause déjeuner, au bénéfice des employés du secteur en particulier, même si la promenade est accessible à tous les habitants de Soirans dans la mesure où elle rejoint le centre du village par le chemin des Illotes.

L'intégration dans l'environnement urbain et naturel

- Intégration par rapport aux quartiers d'habitat environnants

L'étude d'entrée de ville a établi les nuisances susceptibles d'être causées aux quartiers d'habitat environnants au nord de la future zone.

Des préconisations ont été établies dans le plan de zonage, comme les marges de recul des constructions, le merlon, la voirie en séparation des zones, ainsi que dans le règlement comme le principe d'une compatibilité des futures activités avec la présence d'un quartier d'habitat environnant ou encore l'interdiction d'aires de stationnement ou de chargement des poids lourds dans les marges de recul longeant les quartiers d'habitat.

Concernant les aménagements à réaliser, l'objectif de la Commune est de **protéger au mieux les habitations riveraines**. L'hypothèse d'aménagement présentée ici traduit cet objectif en proposant la création **d'une voie qui séparera** l'habitat et l'activité, doublée **d'un merlon planté** qui est à ce jour, la meilleure protection visuelle (par le talus et l'écran végétal) et phonique (par le talus).

Ce merlon se trouvera en bordure Est de la voie de desserte commune entre la zone AUE et la zone AU de la rue du Canal. Il ne sera percé que pour les accès charretiers des entreprises de la zone AUE à raison d'un accès charretier par lot sauf à justifier (par la nature de l'activité) de la nécessité de réaliser plus d'un accès charretier.

➤ Intégration paysagère

Dans le type de paysage très ouvert de la plaine et dans la mesure où la future zone est accolée au bourg actuel, des mesures d'intégration visuelle devront être prises.

Il est d'ores et déjà établi la nécessité de **planter des haies** arbustives et parfois arborées ou de les conserver lorsqu'elles existent, dans le but non pas de cacher la zone par un écran végétal ce qui serait morne et inesthétique, mais d'agréments la vue et de minimiser la perception visuelle des bâtiments.

La nécessité d'une bonne visibilité aux abords du carrefour sur la RD 905 vient nécessairement encadrer et limiter la nature des plantations pouvant être réalisées **aux abords de la RD 905**.

En façade nord et sud de l'opération il conviendra d'implanter une haie mixte (arbres et arbustes) et discontinue entre la zone d'activités et les parcelles cultivées. De

telles haies permettront de masquer en grande partie les futurs bâtiments tout en conservant des ouvertures visuelles, respectant ainsi le caractère actuellement très ouvert du paysage (limitation des phénomènes d'obstruction visuelle ou de cloisonnement).

Il en sera de même pour **une partie de la façade sud-est de l'opération**, au niveau du secteur où la ripisylve de l'Arnison est insuffisante pour dissimuler la future zone aux habitants du bourg.

La réalisation de plantations aux abords du ruisseau de l'Etang Noiroth comme évoquée précédemment (avec le cheminement doux le long d'une partie du ruisseau au moins), devra également être prévue afin d'agrémenter la zone.

➤ Protection du milieu naturel

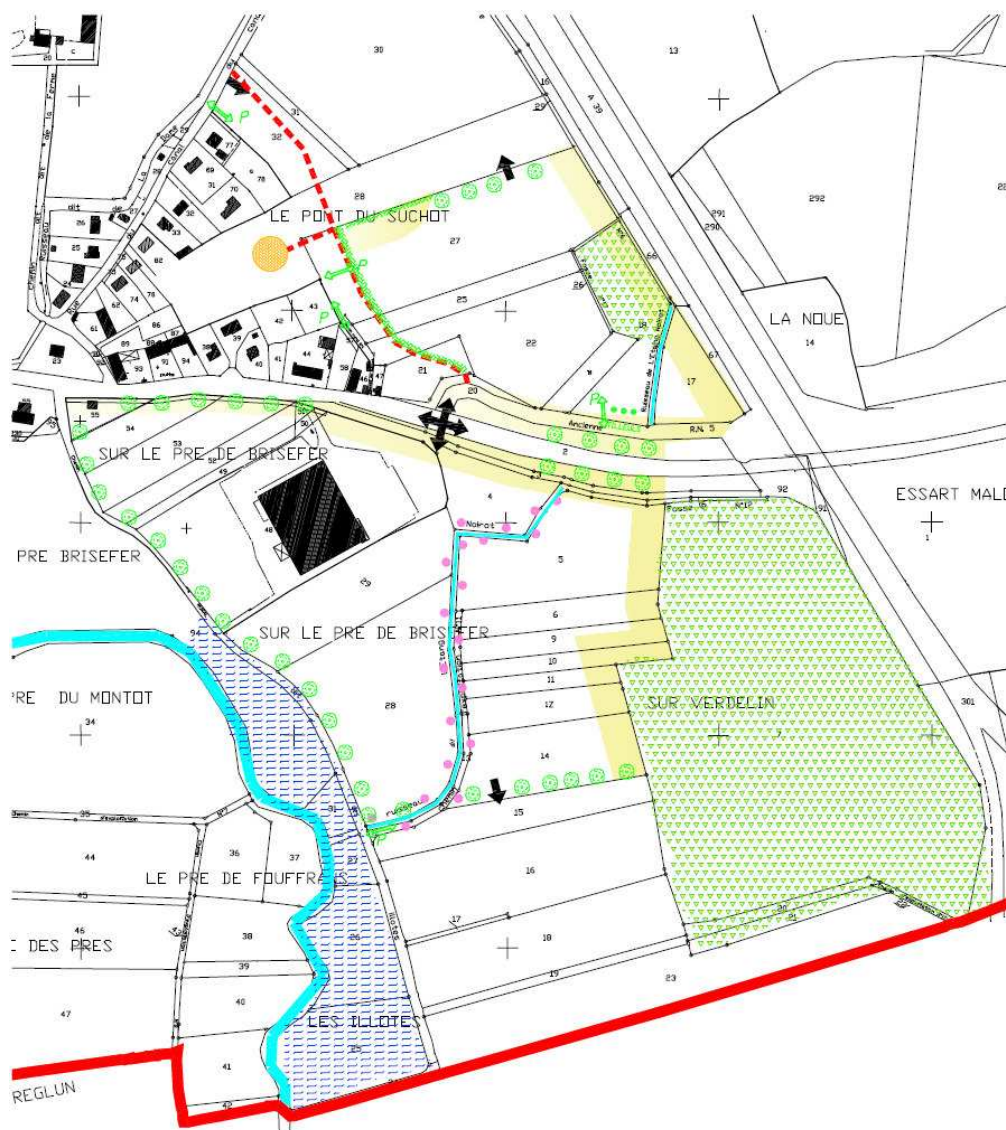
Le parti d'aménagement de la zone pourra contribuer à minimiser l'impact de l'urbanisation dans la mesure où :

Les espaces boisés sont préservés, au nord comme au sud.

Les constructions respecteront les marges de recul par rapport au bois de la partie sud.

Les berges du ruisseau de l'Etang Noiroth seront plantées comme il est expliqué ci avant.

Le tracé du ruisseau de l'Etang Noiroth ne sera pas modifié sauf s'il s'agit renaturer son parcours et ses berges, déjà fortement artificialisés.



LEGENDE

-  Merlon végétalisé avec fonction de protection phonique
-  Bois ou bosquet à conserver
-  Zone inondable inconstructible
-  Marge de recul des constructions. (Cf. plan de zonage)
A proximité de la zone AU cette marge ne devra pas accueillir de stationnement pour poids lourds ni d'aire de déchargement.
-  Tilleuls à conserver ou remplacer

-  Petite place centrale
-  Aire de retournement
-  Cours d'eau dont le tracé est à conserver
-  Mise en place de végétation sur les berges des cours d'eau
-  Haie arbustive à réaliser ou à conserver
-  Limite de zone AUE du PLU
-  Localisation indicative des objectifs de création d'accès charretiers. Aucun autre ne sera autorisé pour accéder à la zone
-  Localisation indicative des objectifs de création de cheminements piétonniers
-  Principe d'une voie de desserte commune à la zone d'habitat et à la zone d'activités économiques