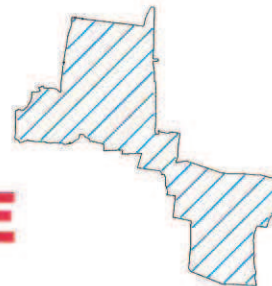




COMMUNE DE THOREY EN PLAINE



PLAN LOCAL D'URBANISME

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

ET DE PROGRAMMATION

- Révision générale prescrite par délibération du 16 Mars 2012
- Révision générale arrêtée par délibération du 18 septembre 2014

**Approuvé par délibération
en date du 28 mai 2015**

VISA

Date : 03/06/2015

Le Maire,



Le Maire
Guilès BRACHOTTE

PIECE N°

5
PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le:

- 3 JUIN 2015

Document réalisé par :



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

En groupement avec :



Bureau d'Aménagement Foncier et d'Urbanisme
10, rue de la République - 21000 DIJON - Tél. : 03 80 73 05 90

COMMUNE DE THOREY EN PLAINE

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. 123-1-4 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 prévoyant une extension de l'urbanisation, le présent document comprend, conformément à l'article L123-1, les conditions d'aménagement et d'équipement des principaux secteurs à enjeux identifiés.

**LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DE CERTAINES
ZONES ET EN PARTICULIER DES ZONES « AU » EQUIPEES EN PERIPHERIE
IMMEDIATE (OPERATIONNELLES)**

**CONDITIONS RELATIVES A L'ENSEMBLE DES ZONES D'EXTENSION AU ET
AUE**

Les constructions sont soumises à opération d'ensemble. Ces dernières pourront se présenter sous la forme de lotissement, d'association foncière urbaine de remembrement ou de zone d'aménagement concerté par exemple, avec un plan d'ensemble garantissant la cohérence urbanistique et technique de l'opération.

Toutefois, pour ces zones, les terrains attenants ou une partie des terrains attenants à une propriété bâtie riveraine pourront être exclus de l'opération.

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.

La commune souhaite d'ailleurs que l'espace collectif soit effectivement intégré dans son domaine public 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.

Des plantations d'arbres en alignement dans les voies créées peuvent être utilisées pour déterminer les différentes caractéristiques des voies (délimitation parkings etc.) et donner un cadre paysagé 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. Des accès figurent dans les croquis ci-après, ils doivent être respectés dans leur principe afin d'assurer à terme un maillage entre tous les quartiers. Lorsqu'ils se situent dans la continuité de voies existantes leur emplacement doit être respecté. Dans les autres cas, leur emplacement doit être adapté au projet tout en gardant l'esprit du schéma de circulation.

Sera interdite toute opération qui ne permet pas une poursuite ultérieure des voies quand celle-ci se situe en bordure de l'urbanisation. Toute future zone urbaine doit permettre une extension dans des conditions satisfaisantes de desserte des terrains environnants.

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. Dans le même esprit, les équipements d'éclairage public choisis devront être performants en termes d'économie d'énergie (type Led ou autres techniques de dernière génération).

Les voies de circulation principales devront respecter les caractéristiques techniques pour pouvoir recevoir un trafic urbain comprenant véhicules légers, poids lourds et transports en commun, véhicules d'enlèvement des ordures ménagères.

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

Les projets devront tenir compte des piétons et comporter des trottoirs et/ou des cheminements notamment pour rejoindre les équipements collectifs, le cœur de village ou les autres quartiers dans des conditions de sécurité et de confort.

Une réflexion devra également être menée sur les possibilités et l'opportunité de création de voies cyclables en fonction du réseau actuel ou futur environnant.

Les caractéristiques techniques de la voirie devront également permettre d'assurer une identification aisée des espaces privatifs par rapport aux espaces collectifs.

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 garantissant le maximum de sécurité pour les liaisons entre les quartiers.

L'intégration des possibilités d'un développement futur harmonieux

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 leurs importances.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT SPECIFIQUES A CERTAINES ZONES.

Les objectifs d'accessibilité, de desserte et de programmation sont libellés ci-après et une traduction possible est présentée dans une 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.

Cette interdiction sera écartée en cas de parcelle ou partie de parcelle comprise en zone AUE ou AU, destinée à être rattachée à une propriété bâtie riveraine, ou à une autre opération.

La zone économique AUE

Vocation de la zone

Zone de développement économique à vocation notamment artisanale et commerciale de 4,2 ha graphiques.

Il s'agit du principal secteur de développement économique de la Commune, bénéficiant de la vitrine commerciale et de l'accessibilité de la route départementale n°968.

Insertion paysagère et environnementale

Dans le futur parti d'urbanisme de la zone AUE, une « zone verte » sera créée au sud de celle-ci, englobant la parcelle actuellement cadastrée A 339 et une partie de la parcelle A337 (possibilité d'interruption ponctuelle par une liaison piétonne ou véhicule).

Cet espace devra être traité en espace vert dont une partie avec un esprit de « bande forestière ». Il pourra accueillir les ouvrages de gestion des eaux pluviales paysagés de la zone AUE. Il devra en outre accueillir un point d'abreuvement de la faune en lien avec le Bois du Prince riverain (appelé aussi Bois Du Roy).

Un dispositif de clôture pourra être envisagé après confirmation de sa pertinence par une analyse environnementale, afin de dissuader la faune de se rendre jusqu'à la RD 968 et de traverser celle-ci.

Cette bande paysagée entre la maison d'habitation classée en zone U et les futures constructions économiques poursuit plusieurs objectifs :

- Eloignement des futures constructions économiques de la canalisation d'hydrocarbure gérée par le TRAPIL, pour une meilleure prise en compte du risque technologique.
- Accroissement de la protection de la maison isolée => réduction des nuisances.
- Conforter l'intérêt paysager de l'entrée de ville en doublant l'esprit paysager du parc de la maison isolée par la bande verte à créer.
- Optimiser le point bas du site pour la gestion des eaux pluviales et une meilleure prise en compte du risque d'inondation.

Une frange paysagée ou tout autre aménagement devra jouer une fonction de transition entre les terrains agricoles en limite nord-ouest de la future zone économique.

Cette limite devra être soignée notamment par des mesures d'intégration paysagère ou des mesures de traitement des eaux pluviales afin de limiter les nuisances réciproques entre activités et agriculture.

Une marge de recul des constructions de 15 mètres par rapport à l'alignement de la RD 968¹ devra être respectée et devra être paysagée, avec association d'essences caduques et persistantes à des hauteurs composées et étagées, et de floraison ou couleur variées dans les saisons.

Cette marge de recul devra également être plantée d'un arbre de haut jet pour 100m² d'emprise comprise dans la marge.

Cette marge pourra accueillir ponctuellement du stationnement de type evergreen. Elle pourra accueillir des installations de gestion des eaux pluviales paysagées telles que noues ou bassins paysagés.

Des **noues végétalisées** devront être créées pour traiter tout ou partie des eaux pluviales de la zone, aux abords des voies, des lisières urbaines, ou autres.

Afin de s'écarter du Bois du Prince, une marge de recul des constructions de 10 mètres est imposée à partir de la limite ouest de la zone AUE.

Obligation d'opération d'ensemble :

Afin de s'assurer de la réalisation du carrefour nécessaire à la desserte de la zone AUE et de la voie centrale de desserte interne (rationalité technique et financière assurée à partir d'une certaine taille d'opération), il est prévu que les constructions et installations ne seront admises en zone AUE que si elles s'intègrent dans une opération d'ensemble concernant au moins 90% de l'emprise de la zone AUE.

Ce seuil pourra être écarté en cas de parcelle ou partie de parcelle comprise en zone AUE, destinée à être rattachée à une propriété bâtie riveraine, ou à une autre opération. Il pourra également être écarté s'il s'agit d'inclure ou non, les parcelles en alignement le long de la RD 968, propriétés du Conseil Départemental de Côte d'Or.

Ce seuil ne s'appliquera plus pour l'aménagement du surplus si la première opération ne concerne pas toute la zone AUE.

Accessibilité et desserte

Eu égard à la configuration actuelle de la RD 968, il est imposé la création d'un carrefour unique pour desservir la zone AUE, dont la localisation sera à définir en concertation avec le Conseil Départemental de Côte d'Or après études opérationnelles. La flèche noire sur l'illustration graphique jointe ne matérialise pas cette localisation mais le principe de création d'un accès véhicule unique pour desservir la zone AUE par la RD 968.

Cette route départementale a une fonction d'itinéraire de transit entre Dijon et le département du Jura, il convient par conséquent d'éviter de contraindre la fluidité du trafic et de lui conserver son caractère prioritaire. Ainsi cette route départementale ne devra pas être déviée au droit de la zone ou à peine pour des raisons techniques. L'aménagement du futur carrefour sur la RD 968 devra faire l'objet d'une validation technique du Conseil Départemental de Côte-d'Or.

¹ En cas de modification de la limite de l'alignement actuel de la RD 968 (suite à la création du carrefour d'accès à la zone notamment), la marge des 15 mètres est comptée à partir de l'alignement avant travaux.

A partir de cet accès unique sur la RD 968 (aucun accès charretier direct sur la RD), la desserte de la zone sera assurée par la création d'une voirie primaire à partir de laquelle se desserviront les futures constructions qui pourra se terminer en impasse ou en boucle.

Un espace en attente sera prévu vers le nord de la zone AUE, afin de permettre la poursuite ultérieure éventuelle de l'urbanisation à terme.

Le parti d'aménagement retenu devra permettre aux poids lourds un demi-tour aisé au sein de la zone, par un système de boucle ou d'aire de retournement par exemple.

En cas, d'interruption d'un cheminement agricole existant, le parti d'urbanisme de la zone devra recréer celui-ci à partir de la voirie interne de l'opération.

Modes de cheminements doux :

Un cheminement piétonnier, qui pourra être spécifique ou consister en un simple trottoir, devra être prévu afin de permettre :

- le déplacement piétonnier interne de la zone
- de rejoindre l'extrémité de l'emplacement réservé institué au bénéfice de la commune pour la poursuite de cette liaison piétonne vers le village.

Prise en compte des risques technologiques



La zone est comprise en partie dans les zones de danger de la canalisation de transports d'hydrocarbures dénommée "Oléoduc de Défense Commune", gérée par le TRAPIL.

Au sein de l'opération, tout projet sera soumis à une consultation le plus en amont possible du gestionnaire de la canalisation afin de déterminer tout d'abord

l'emplacement exact de la canalisation mais aussi les éventuelles mesures compensatoires à mettre en place, telles qu'un recul spécifique, un sur-balisage ou une protection de la canalisation, etc.

Cette obligation vaut pour l'aménageur initial mais aussi au stade de chaque permis de construire.

L'oléoduc engendre une servitude d'utilité publique Ilbis ainsi que les zones de dangers suivantes :

- **Zone des dangers significatifs** (effets irréversibles) pour la vie humaine de **184 mètres** de part et d'autre de l'axe de la canalisation : informer le transporteur TRAPIL de tout projet le plus en amont possible.
- **Zone des dangers graves** (premiers effets létaux) pour la vie humaine de **144 mètres** de part et d'autre de l'axe de la canalisation : interdire, en outre, la construction ou l'extension, d'immeubles de grande hauteur, d'installations nucléaires de base et d'établissements recevant du public relevant de la première à la troisième catégorie.
- **Zone des dangers très graves** (effets létaux significatifs) pour la vie humaine de **113 mètres** de part et d'autre de l'axe de la canalisation : interdire, en outre, la construction ou l'extension d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.

Zones de danger	Distances préconisées	
	Petite brèche	Grande brèche
Zone des effets irréversibles	46 m	184 m
Zone des premiers effets létaux	38 m	144 m
Zone des effets létaux significatifs	31 m	113 m

Tout porteur de projet, que ce soit l'aménageur initial ou ensuite les constructeurs devront respecter les obligations de consultation du guichet unique (www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr) préalablement à tout travaux ou terrassements (décret n°2011-1241 du 05/10/11).

La zone AU de la Petite Fin

Il s'agit d'une zone à urbaniser d'environ 2,5 ha située à proximité immédiate du point d'animation commercial du nord du village.

Sa vocation principale est l'habitat pavillonnaire sous toutes ses formes avec possibilité d'habitat intermédiaire.

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre **d'une opération d'aménagement d'ensemble concernant l'intégralité de la zone AU**, avec possibilité toutefois de ne pas inclure une partie de terrain ayant vocation à être rattachée à une propriété bâtie riveraine ou à une autre opération.

Cette obligation d'opération unique a pour objectif de garantir la réalisation complète du schéma de circulation véhicule, piétonnier et agricole, ainsi que de favoriser une bonne gestion d'ensemble des eaux pluviales sur ce secteur.

La densité brute² sera de l'ordre de 12 logements par hectare, objectif du SCOT du Dijonnais et au moins 10% des logements produits seront des logements « *aïdés* » (confère rapport de présentation sur cette notion).

Afin de garantir une certaine diversification de l'habitat, au moins 10% du nombre de logements créés seront réalisés sous la forme d'habitat individuel en bande ou accolé.

Dans l'hypothèse de la création de plus de trente logements, l'opération comportera au moins 20% de logements locatifs à loyer modéré au sens de l'article 55 de la loi S.R.U. (opérations conventionnées avec plafond de ressources) en application du SCOT du Dijonnais.

Accessibilité et desserte

L'aménagement devra prévoir la desserte de la zone par une voie interne à créer formant un **bouclage véhicule et piétonnier** entre la rue Neuve et l'espace en attente existant actuellement au bout de la rue du Clos des Oréades. Il est précisé que l'actuel chemin agricole bordant la limite sud de la zone AU ne doit pas être affecté à la circulation véhicules, sauf agricole éventuellement, s'il conserve cette vocation.

Il est demandé également la création de **deux espaces en attente** pour permettre une éventuelle poursuite de l'urbanisation un jour.

Le premier est imposé long de la façade nord-est de l'opération et le second le long de la façade nord-ouest. Leur localisation sur le croquis ci-après n'est qu'indicative. Elle sera à préciser en fonction du parti d'urbanisme retenu.

Un **cheminement piétonnier** devra être prévu à travers l'opération en appui de la voie véhicules et rejoignant l'actuel chemin agricole, comme le figure la flèche d'accès piétonnier au plan ci-après. L'intérêt étant de pouvoir rapidement rejoindre le petit passage piétonnier donnant sur l'allée des Bleuets.

² La densité brute : *la densité brute s'entend* selon la définition donnée par le SCOT et qui, à ce jour, est une densité incluant les espaces publics, espaces verts, voiries nécessaires et équipements collectifs.

La zone est actuellement bordée au sud par un **cheminement agricole** permettant aux exploitants de se rendre aux champs situés au nord et au nord-ouest de la zone, à partir de la rue Neuve.

Une accessibilité agricole devra être maintenue dans le cadre de la future opération de la zone AU :

- soit par le biais du chemin actuel bordant la limite sud de la zone AU et qui la traversera ensuite dans un axe direct nord-ouest/sud-est, pour sortir au même niveau qu'aujourd'hui (hypothèse 1).

- soit en prévoyant d'emprunter la future voie à créer le long de la limite Est de la zone, puis poursuivre tout droit en recréant un chemin blanc de 6m de large le long de la limite nord-ouest de la zone AU (hypothèse 2).

Dans cette seconde hypothèse, l'espace en attente demandé sur la façade nord-est de l'opération pourrait être supprimé du moment que le chemin agricole recréé constitue lui-même une possibilité de poursuite de la voirie sur ce flanc nord-est de la zone.

Prise en compte des risques technologiques



La frange nord de la zone AU est légèrement incluse dans la zone de danger de 184 m (zone de dangers significatifs), de la canalisation de transport d'hydrocarbure dénommée "Oléoduc de défense commune".

Comme pour la zone AUE, tout projet dans cette zone de danger devra être soumis à une consultation le plus en amont possible du gestionnaire de la canalisation afin de déterminer tout d'abord l'emplacement exact de la canalisation mais aussi les éventuelles mesures compensatoires à mettre en place. Cette obligation vaut pour l'aménageur initial mais aussi au stade de chaque permis de construire dont le tènement se trouverait en tout ou partie dans la zone de danger (voir page 8).

Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'aménagement de la zone, qui se présentera sous la forme d'une opération unique comme vu précédemment, devra s'échelonner dans un rythme compatible avec la capacité des équipements publics de la commune, ce qui sera à prendre en compte notamment dans le phasage d'éventuelles tranches de travaux.

Cet échelonnement ne devra pas aboutir à une cession de la totalité des lots créés avant 5 années à partir de l'obtention de l'autorisation d'aménager.

Gestion des eaux pluviales

Une attention particulière devra être portée à la gestion des eaux pluviales par le biais de systèmes de rétention/infiltration suffisants, en partie paysagers, car le site connaît déjà des difficultés d'évacuation/ infiltration des eaux après des épisodes orageux.

Il est précisé que le chemin agricole abrite un drain d'évacuation des eaux pluviales sur un peu plus d'une trentaine de mètres à partir de l'espace en attente de la rue du Clos des Oréades.

La zone AU du Canal

Il s'agit d'une zone à urbaniser d'environ **3,9 ha**, en partie propriété foncière communale, dont la vocation principale est l'habitat pavillonnaire sous toutes ses formes avec possibilité d'habitat intermédiaire.

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre **d'une opération d'aménagement d'ensemble unique permettant la réalisation d'un plan d'urbanisme cohérent**, avec possibilité toutefois de ne pas inclure certaines parcelles ou parties de parcelles ayant vocation à être rattachées à une propriété bâtie riveraine ou à une autre opération.

La densité brute³ sera de l'ordre de 12 logements par hectare, objectif du SCOT du Dijonnais et au moins 10% des logements produits seront des logements « *aidés* » (confère rapport de présentation sur cette notion).

Afin de garantir une certaine diversification de l'habitat, au moins 10% du nombre de logements créés seront réalisés sous la forme d'habitat individuel en bande ou accolé.

La zone du Canal étant susceptible de créer environ **47** logements, elle est soumise à l'obligation du SCOT de créer au moins 20 % de logements locatifs à loyer modéré au sens de l'article 55 de la loi S.R.U. (opérations conventionnées avec plafond de ressources), soit environ 9 à 10 logements. Ces logements à loyer modéré font l'objet d'un transfert dans le cadre du PLU et sont réalisés actuellement au centre du village, au croisement entre la rue de Dijon et la rue Neuve, afin de favoriser leur insertion dans le tissu urbain et social.

Ainsi, la réalisation de ces logements locatifs à loyer modéré vient en déduction de l'obligation de réalisation de ce type de logements de la zone du Canal.

Accessibilité et desserte

Le schéma de principe de la desserte véhicule, à affiner lors des études opérationnelles est le suivant :

Desserte de la zone par la rue du Canal à partir de laquelle partira la voie primaire interne de l'opération à créer. Cette voie primaire devra garantir une desserte suffisamment calibrée de l'opération, sans impasse définitive.

A partir de cette voie primaire, des voies secondaires pourront être créées avec des impasses pour desservir certains secteurs de la zone.

L'opération devra prévoir également la réalisation d'une liaison avec le chemin de Champ Berthaud, dit aussi chemin de halage qui présente sur un certain tronçon les caractéristiques d'une voie urbaine sur laquelle se dessert déjà un front urbain d'un rang de construction, voire deux rangs par endroits. Cette voie aura l'intérêt de permettre un bouclage du schéma de circulation de la zone du Canal, mais aussi certaine diffusion du trafic allégeant la rue du Canal et se trouve idéalement située aux abords immédiats du

³ La densité brute : *la densité brute s'entend selon la définition donnée par le SCOT et qui, à ce jour, est une densité incluant les espaces publics, espaces verts, voiries nécessaires et équipements collectifs.*

silo afin d'optimiser cet espace peu propice à recevoir une habitation du fait des nuisances engendrées par ce dernier.

Une jonction véhicules ou un espace en attente suffisamment dimensionné, devra être prévu au sud de la zone AU, entre la voirie de celle-ci et le tronçon de chemin blanc du Canal restant hors opération.

Pour accompagner le développement de ce quartier, le PLU prévoit également un emplacement réservé à l'angle entre la rue du Canal et la rue du Paquier, afin de pouvoir aménager de manière plus sécurisée ce carrefour, en dégagant notamment de la visibilité.

De même, la Commune projette de renforcer l'aménagement de la rue du Canal juste à l'Est du pont.

Modes de cheminements doux au sein de l'opération

Il est imposé la réalisation de cheminements doux à travers l'opération, reliant la rue du Canal, le chemin de halage et le chemin blanc à la limite sud de l'opération. Il pourra s'agir de cheminements spécifiques, mais en veillant à limiter la longueur des tronçons sans interruption par des voies circulées, afin de ne pas créer "d'effet couloir", ou de situation d'insécurité, ou bien par le biais de trottoirs.

L'un des cheminements internes de la zone AU devra déboucher au droit de la zone N située au sud- sud/ouest de celle-ci. Le but est à terme de permettre la création d'un chemin piétonnier qui rejoindra ensuite le chemin de halage à travers la zone U.

Cheminements agricoles

De ce côté Est du canal se trouvent des constructions pavillonnaires, un silo à grain et au-delà, des cultures. Aussi, le Pont du Canal et la rue du Canal sont empruntés à la fois par les automobiles et les véhicules agricoles.

Dans la mesure où l'extension de l'urbanisation est envisagée dans ce secteur, il convient de réfléchir à l'organisation de la circulation.

Aussi dans le cadre de l'opération d'aménagement de la zone AU, il est imposé le maintien d'un cheminement agricole entre le Pont du Canal et les terres cultivées situées au sud de la zone AU.

Deux possibilités sont envisagées, dans la continuité de ce qui avait été prévu dans l'ancien PLU :

- Soit un passage par la rue du Canal puis par l'actuel chemin blanc, éventuellement aménagé, avec possibilité de modification du tracé si celui-ci est conservé dans le cadre de l'urbanisation de la zone AU;
- Soit un contournement par le CR n°4 dit du Petit Pâtis qui rejoint la VC n° 2 de Thorey en Plaine à Varanges, grâce à la création d'un chemin agricole le long de la façade Est de l'opération (en limite communale avec Rouvres en Plaine). Ce

chemin rejoindra l'extrémité sud-est de la zone AU puis longera sa façade sud pour déboucher au niveau de l'actuel chemin blanc.

Les engins agricoles pourront ainsi rejoindre la VC n°2 par le tronçon restant du chemin blanc qui bénéficie déjà d'une passerelle sur l'Oucherotte.

Le PLU maintien également l'emplacement réservé prévu entre la zone AU et la VC n°2 le long de la limite communale avec Rouvres En Plaine, afin de ne pas se priver de la possibilité d'y réaliser un cheminement agricole alternatif, nécessitant toutefois de créer une nouvelle passerelle sur l'Oucherotte.

Insertion paysagère et gestion des eaux pluviales

Dans le futur parti d'urbanisme de la zone AU, une **marge de recul des constructions** d'au moins **15 mètres** devra être respectée avec le **ruisseau de la Fontaine aux Sœurs** bordant la zone sur sa façade Est.

Dans le cas où le cheminement agricole de la zone serait prévu le long de cette façade Est, celui-ci devra être agrémenté d'un accotement végétalisé en bordure du ruisseau de la Fontaine aux Sœurs. Il se trouvera donc dans la marge de recul de 15 m précitée.

En outre, quel que soit le parti retenu pour le cheminement agricole, les clôtures des futures constructions donnant sur ce flanc Est de la zone devront être traitées par des grillages doublés de haies vives d'essences locales telles que : Charme, Troène, Cornouiller sanguin, Fusain d'Europe, Viorne lantane (sols calcaires secs), Viorne obier (sols calcaires humides à frais), Noisetier, Rosier des chiens, Sureau noir.

Sont interdites toutes les espèces exotiques qui banalisent le paysage des bourgs et villages : les Thuyas et autres conifères de haies, les lauriers à feuilles luisantes, les Cupressacées et autres conifères d'ornement de haies.

Cette prescription a pour objectif de soigner la perception visuelle de la **lisière urbaine** entre urbanisation et espace agricole. Ainsi cette lisière urbaine sera marquée par un élément naturel, le ruisseau de la Fontaine aux Sœurs avec sa ripisylve, ainsi que par des clôtures dont seul le végétal sera perceptible lorsque les plants auront dissimulé les grillages.

Du fait des nuisances potentielles de l'activité de silo, tant que celle-ci est maintenue, le règlement prévoit une marge de recul des constructions d'habitation de 30m depuis les façades actuelles du bâtiment principal de silo, comme figuré au document graphique. Dans le cas où l'activité de silo viendrait à cesser, cette obligation serait levée.

Les présentes orientations d'aménagement imposent également que les abords immédiatement au sud du silo accueillent une liaison véhicule entre le chemin de Champ Berthaud (chemin de halage) et la zone AU.

En ce qui concerne l'assainissement de la zone, la Commune a pour objectif d'éviter de multiplier la création d'équipements communs coûteux à entretenir pour la collectivité lorsqu'ils lui seront rétrocédés.

Aussi, le parti d'urbanisme et la chronologie de réalisation des tranches d'aménagement seront organisés en tenant compte des points bas de la zone, car débiter par certains points "hauts" nécessiterait de réaliser des équipements de gestion des eaux pluviales intermédiaires qui viendrait se cumuler avec ceux des opérations ultérieures sur les parties plus basses. Cela pourrait nécessiter aussi de multiplier les pompes de relevage pour l'assainissement des eaux usées, ce qui n'est pas rationnel et constituerait une charge financière trop lourde pour la collectivité à terme.

L'objectif municipal est que l'ordre chronologique d'aménagement de la zone soit établi avec un souci de cohérence et de rationalité en terme de viabilités et en tenant compte des points bas du site.

Il semble par exemple que la configuration du site et des réseaux permette la création de quelques logements (3-4 au plus), directement raccordables aux viabilités et réseaux existants aux abords immédiats de la rue du Canal.

Le projet de la zone AU du Canal devra également favoriser un raccordement aisé au futur réseau d'eaux usées pour les constructions existantes ou à venir le long du chemin de halage, au droit de la zone AU.

Le parti d'aménagement devra également obligatoirement prévoir des **modes de gestion alternatifs des eaux pluviales telles que des noues** qui favorisent l'infiltration en amont, avant rejet dans les réseaux. Les canalisations enterrées ne sont pas interdites en elles-mêmes, mais si elles sont prévues, le schéma de gestion des eaux pluviales de la zone devra résulter d'un équilibre entre canalisations enterrées et noues paysagées.

Ces noues pourront se trouver soit en bordure des voies de desserte, des cheminements piétonniers ou agricoles, ou autres et devront quadriller le futur quartier de manière globalement homogène, en tenant compte bien entendu des sens d'écoulement des eaux, et si possible également des possibilités de création de perspectives visuelles sur les espaces agricoles alentours.

De plus, les eaux pluviales privatives devront être majoritairement infiltrées à la parcelle sauf exception, par des systèmes de collecte et de rétention des eaux de toiture (cuves enterrées ou non), et/ou des toitures retenant les eaux pluviales (végétalisées par exemple), et/ou infiltration par des drains et puits perdus, et/ou limitation des surfaces imperméabilisées par l'utilisation de matériaux de recouvrement de sol partiellement poreux, etc.

Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'aménagement et les constructions de la zone AU du Canal devront s'échelonner sur environ 10 ans afin de rester compatibles avec la capacité des équipements publics de la Commune.

La Commune, en tant propriétaire au sein de cette zone mais aussi en tant qu'autorité compétente pour délivrer les autorisations d'aménager et de construire, veillera au respect global de la règle de limitation des surfaces à ouvrir à l'urbanisation édictée par le SCOT du Dijonnais. Celle-ci prévoit que « *les communes en secteur diffus (hors pôles urbain) peuvent ouvrir à l'urbanisation 10% des zones urbaines d'habitat pendant 10 ans...* »

L'aménagement de la zone AU du Canal devra se réaliser en une opération d'aménagement d'ensemble unique comme il est vu en page 11, mais échelonnée par le biais de tranches de travaux ou de commercialisation par exemple, afin de respecter ce délai de 10 ans, ce qui pourra nécessiter éventuellement le renouvellement de l'autorisation d'urbanisme.

Pôle commercial mixte rue de Dijon – Café/garage...

Il s'agit d'une zone d'activité ancienne à conserver et stimuler.

Les constructions d'activités économiques sont autorisées de principe dans ce secteur à proximité immédiate avec le café du village et le garage.

Par contre, dans ce secteur les constructions à usage d'habitation ne seront admises que dans le cadre d'une opération de construction mixte comprenant également de l'activité économique ou lorsque l'habitat est postérieur à la réalisation de construction à vocation économique sur ce secteur.

En outre les constructions et leur destination devront être compatibles avec le schéma d'orientations d'aménagement figurant ci-après.

Le but de cette réglementation est de se prémunir contre la réalisation de l'habitat uniquement qui ne serait pas accompagnée de la réalisation des cellules d'activités et de services attendues.

Accessibilité et desserte

L'accès de desserte véhicule du secteur sur la voie publique ne pourra se faire que par un accès unique localisé par une flèche dans le croquis ci-après.

Cette localisation correspond sur place à l'accès actuel qui dessert le fond du terrain classé en zone U et appartenant à un autre tènement foncier.

Cette localisation unique s'impose puisque sur tout le long de la façade du secteur, il existe actuellement des stationnements longitudinaux publics, mis à part devant l'accès existant.

Afin de ne pas compromettre ce stationnement public déjà utilisé par la clientèle du café et les riverains et qui servira dans l'avenir pour le stationnement des futures activités, il conviendra d'user de l'accès charretier existant qui devra être amélioré pour la desserte du secteur.

Les accès pour les piétons sont libres étant précisé toutefois qu'il est souhaitable que les entrées des commerces se situent non pas directement sur la rue de Dijon mais s'ouvrent sur l'intérieur du secteur, du côté des espaces de stationnement, pour des raisons de sécurité principalement, la route de Dijon étant très circulée.

Le souhait de la Municipalité est que le futur projet architectural prévoit des façades vitrées des commerces donnant sur la route de Dijon affectées exclusivement à la mise en valeur des produits ou des services, alors que l'entrée de la clientèle se ferait sur la façade sud du bâtiment.

Implantation et hauteur des bâtiments

Dans ce secteur, les constructions d'habitation devront respecter un recul d'au moins 16 mètres par rapport à la RD 968.

En outre, le croquis ci-après illustre une répartition des bâtiments. L'objectif est que le bâtiment d'activités se trouve proche de la rue de Dijon (comme l'est actuellement le café) afin de disposer d'une vitrine commerciale sur la rue mais également vers le sud du secteur. Cette double vitrine commerciale sera un atout pour les projets économiques.

A partir de là, le seul point d'accès étant l'accès charretier actuel situé à la pointe sud-ouest du secteur, les stationnements seront situés principalement sur le côté du bâtiment d'activités principal et non pas sur le devant (étant entendu par rapport à la rue de Dijon – RD 968), ce qui favorisera leur intégration.

Afin d'éviter tout effet de « barre » sur la rue de Dijon, il est prévu un décroché dans les constructions avec un bâtiment en retrait qui abritera principalement de l'habitat bien qu'il ne soit pas à exclure à priori une cellule commerciale également sur le rez-de-chaussée d'une partie de ce bâtiment en retrait.

Dans ce secteur la hauteur ne devra pas excéder :

- pour les bâtiments d'habitation : deux niveaux hors sol, le second niveau ne pouvant être alors que des combles aménagés soit R+combles.
- pour les autres destinations : un seul niveau hors sol (ou rez-de-chaussée + combles non aménageables)

Le jeu des différents niveaux de hauteur créé par le rez-de-chaussée imposé du bâtiment d'activités sur la rue de Dijon et le R+ 1 autorisé pour les bâtiments d'habitation, viendra rythmer cet ensemble bâti.

Constructions le long du chemin de halage

Une légère extension de la zone U est prévue au niveau du chemin de halage, afin de prendre en compte le fait qu'un terrain se trouve bordé de chaque côté par une ou plusieurs constructions d'habitation.

Cette situation ne justifie plus un maintien en zone naturelle toutefois, il n'en reste pas moins que le chemin de halage n'est que partiellement équipé en voirie et réseaux divers, et qu'il n'existe pas de possibilité de demi-tour pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères.

C'est la raison pour laquelle la densification de ce secteur est encadrée par les présentes orientations.

Sur l'emprise identifiée au plan joint, ne seront autorisées au plus que deux constructions principales d'habitation de type maison individuelle pavillonnaire, et leurs annexes éventuelles.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

BOIS DU ROI

V.7

PROGRAMMATION

Une zone économique et d'équipements d'intérêt collectif

Zone en partie d'intérêt communautaire. Accueil de toute activité économique.

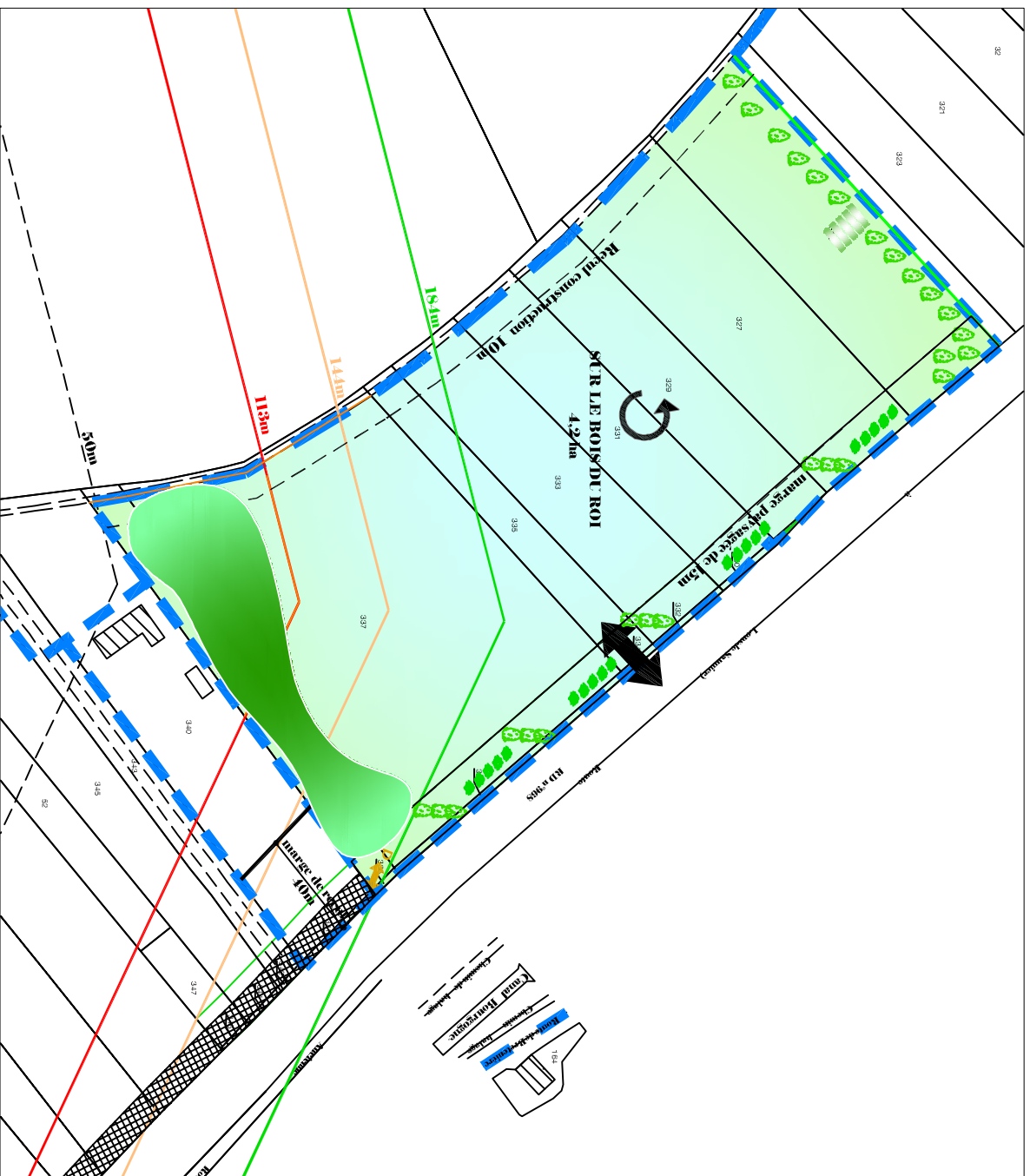
Une opération d'aménagement d'ensemble portant sur la totalité de la zone AUE.

Rappel zones de danger de l'oléoduc :

- consultation TRAPIL en amont de tout projet => mise en place de mesures compensatoires le cas échéant
- interdiction de certains établissements recevants du public et autres (voir TRAPIL)

Interdiction des sous-sols et obligation de réalisation de vides-sanitaires adaptés au risque de remontée de nappe. Obligation de réhausse des planchers (voir règlement)

Gestion des eaux pluviales conformément à la loi sur l'eau et au SAGE de la Vouge.



LEGENDE

Un seul accès véhicules sur la RD 968 pour toute la zone AUE (localisation et type à définir en concertation avec le Conseil Départemental 21 après étude opérationnelle).

Une voirie interne se terminant en impasse avec aire de retournement, ou en boucle avec retour sur accès unique

Amorce de liaison piétonne qui rejoint le village

Espace en attente pour liaison future

Zone verte paysagée non constructible, pouvant accueillir les ouvrages de gestion des eaux pluviales. Point d'abreuvement de la faune.

Traitement de la lisière urbaine

Marge de recul paysagée

Oléoduc de défense commune et ses zones de danger (50m, 113m, 144m et 184m)

Mai 2015- PLAN CROQUIS



LA PETITE FIN

- Une opération d'ensemble
- env. 12 logements par ha soit env. 30 logements
- 10% de logements aidés minimum
- 10% minimum de logements accolés ou en bande
- Echelonnement minimum sur 5 ans

Accès à la zone à créer pour un bouclage véhicule et piétonnier.



Principe de dessert principale



Interdiction d'accès charretier (sauf voirie prévue dans OAP)



Espace en attente pour liaison future



Principe de liaison piétonne



Traitement de la lisière urbaine



Position de l'actuel chemin agricole



Maintien d'une accessibilité agricole vers les cultures alentours (2 possibilités quant à la liaison vers le nord).



Zones de danger de l'oléoduc de défense
commune (113m, 144m et 184m)

DORGAT



ZONE DU CANAL (3,9 ha env.)

CHAMP BERTHAUD ET LE PETIT PAQUIER

V.9



PROGRAMMATION

Zone AU à vocation principale d'habitat :

- env. 12 logements par ha soit env. 47 logements sachant que les 20% en logement locatif social sont transférés Rte de Dijon.
- env. 10% minimum de logements aidés
- env. 10% minimum de logements accolés ou en bande

Echéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation :

Une opération pour l'ensemble de la zone AU, permettant la réalisation d'un plan d'urbanisme cohérent avec le respect d'un échelonnement sur 10 ans.

LEGENDE

Schéma de principe de desserte :

- ↔ Liaison véhicule et piétonne avec l'existant
- |||| Espace en attente pour liaison future
- Maintien ou création d'une accessibilité agricole. Deux choix possibles de liaison agricole.

Trame verte et bleue :

- Localisation de principe d'un bassin pour la rétention des eaux pluviales.
- Maintien trame verte et bleue de l'environnement de la zone AU : verger, espaces arborés, cours d'eau et fossé, continuum biologique de la Petite Nasse...
- Gestion alternative des eaux pluviales : majoritairement par infiltration à la parcelle et noues
- Recul des constructions de 15m avec le ruisseau de la Fontaine aux Soeurs
- Traitement de la lisière urbaine au niveau des clôtures

Sept 2014 - PLAN CROQUIS



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

POLE COMMERCIAL MIXTE

V.1

PROGRAMMATION

Secteur mixte d'environ 1200 m²

Une zone d'activités économique ancienne à conserver et à stimuler

Habitat autorisé uniquement dans le cadre d'un projet mixte habitat/activité économique.



LEGENDE

↔ Accès véhicule unique du secteur Udi j sur la rue de Dijon

 Aire d'implantation indicative réservée aux activités économiques

 Aire d'implantation indicative des espaces de stationnement

 Aire d'implantation indicative de l'habitat avec possibilité d'activités économiques

 Parking public existant



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Zone U chemin de halage

V.3

PROGRAMMATION

Espace interstitiel d'habitat de faible densité ayant vocation à accueillir au plus deux constructions d'habitation de type pavillonnaire et leurs annexes éventuelles.

Limitation de la densité en vertu du caractère limité des viabilités et création d'une limite franche d'urbanisation

