



Commune de ° †ANNE ° †-V- '

Code INSEE : 2

PLAN LOCAL D'URBANISME

*Orientations d'Aménagement et de
Développement Durable*

Approbation du PLU	20
Mise à jour n°1.....	j 20
Modification n°1.....	° °
Mise à jour n°06 juin '20
Mise à jour n°3.....	17 mars 2026

Plan Local d'Urbanisme de **AVANNE-AVENEY**

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour rester annexé à la délibération du 24.05.2018

Révision prescrite le 20.12.2013

Dossier arrêté le 23.02.2017

PLU approuvé le 24.05.2018

Mise à jour: le 28.06.2019

Modification simplifiée n°1 : le 08.04.2021

SOLiHA
SOLIDAIRES POUR L'HABITAT

JURA

32 rue Rouget de Lisle - BP 20460 - 39007 LONS LE SAUNIER CEDEX
☎ : 03 84 86 19 10 / 📠 : 03 84 86 19 19
Email : contact@jura.soliha.fr **site internet :** www.jura.soliha.fr



SCIENCES ENVIRONNEMENT

Bureau d'études d'ingénierie, conseils
et services

AGENCE DE BESANCON – Siège social - 6, boulevard Diderot - 25000
BESANCON

☎ : 03.81.53.02.60

Email : besancon@sciences-environnement.fr
site internet : www.sciences-environnement.fr

SOMMAIRE	3
AVANT-PROPOS	5
LES ARTICLES L151-6 ET L151-7 DU CODE DE L'URBANISME	5
PORTEE REGLEMENTAIRE	6
ZONES A URBANISER (AU)	7
LES ZONES AU A VOCATION PRINCIPALE D'HABITAT	8
1AUA ET 1AUB	9
Objectifs et principes d'aménagement de la zone	10
Modalités d'urbanisation	14
1AUC	16
Objectifs et principes d'aménagement de la zone	17
Modalités d'urbanisation	19
1AUD	20
Objectifs et principes d'aménagement de la zone	21
Modalités d'urbanisation	23
1AUE	24
Objectifs et principes d'aménagement de la zone	25
Modalités d'urbanisation	26
LES ZONES « SPECIALISEES »	27
1AUEQ ZONE DESTINEE A L'ACCUEIL D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF	27
Objectifs et principes d'aménagement de la zone	28
UYA ZONE D'ACTIVITE SITUEE A LA BELLE ÉTOILE	31
Objectifs et principes d'aménagement de la zone	32

Avant-Propos

LES ARTICLES L151-6 ET L151-7 DU CODE DE L'URBANISME

L151-6

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles [L. 141-16](#) et [L. 141-17](#).

L151-7

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

PORTEE REGLEMENTAIRE

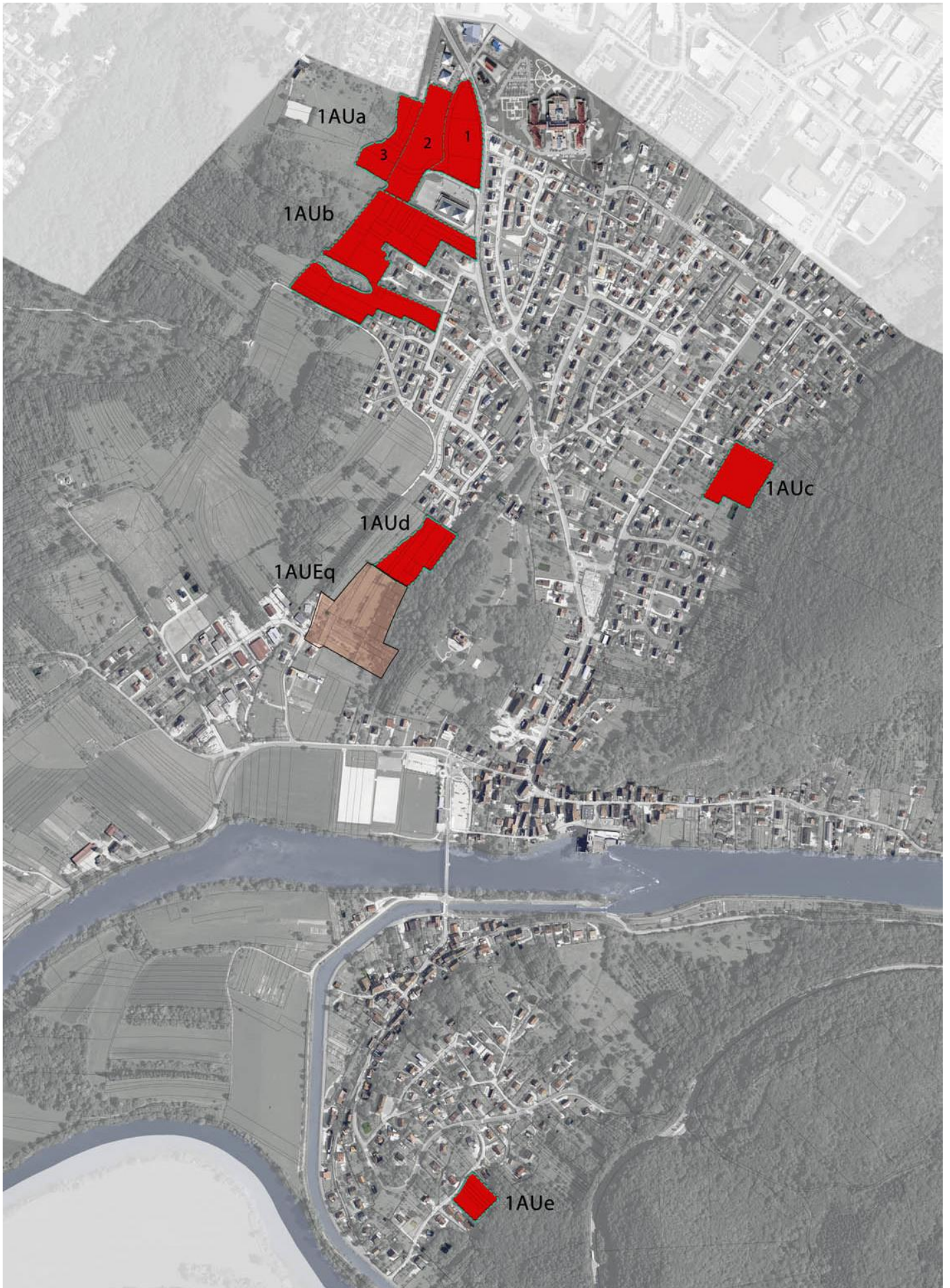
Les orientations d'aménagement et de programmation précisent les conditions d'aménagement des secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. La commune précise les orientations à respecter, s'il y a lieu, pour chaque secteur :

- Objectifs d'aménagement
- Voirie et accès
- Découpage parcellaire
- Implantation des constructions
- ...

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation, et en respecter les principes.

Zones A Urbaniser (AU)

LES ZONES AU A VOCATION PRINCIPALE D'HABITAT



1AUA ET 1AUB

Les zones 1AUA et 1AUB sont traitées dans une même orientation car elles forment une continuité et présentent des enjeux communs.

Elles pourront cependant être aménagées indépendamment l'une de l'autre dans le respect des enjeux et des orientations définis ci-après.

Localisation des zones

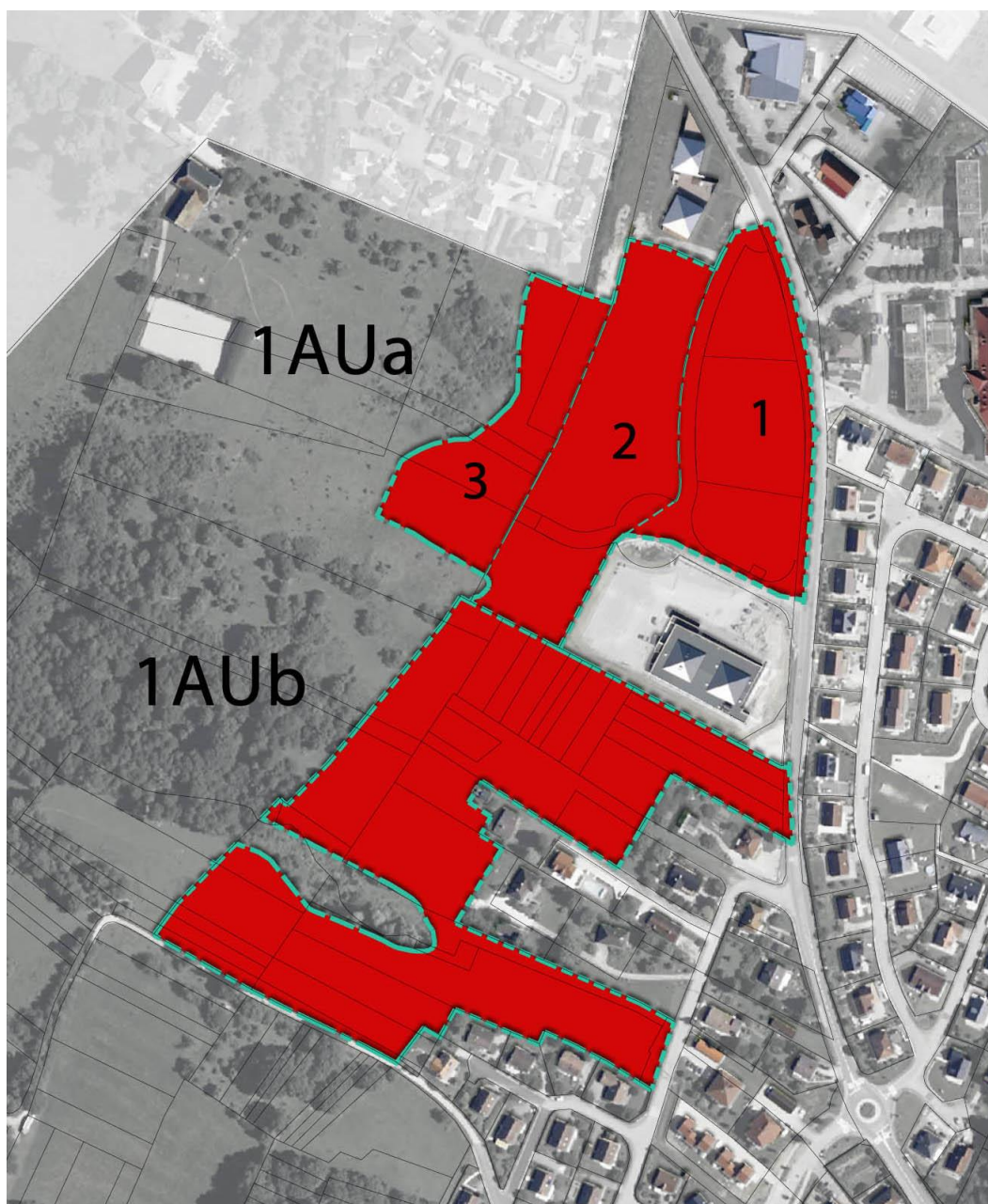
Superficie totale : 6,8 ha

Détail : 1AU_{a1} : 1.2 ha

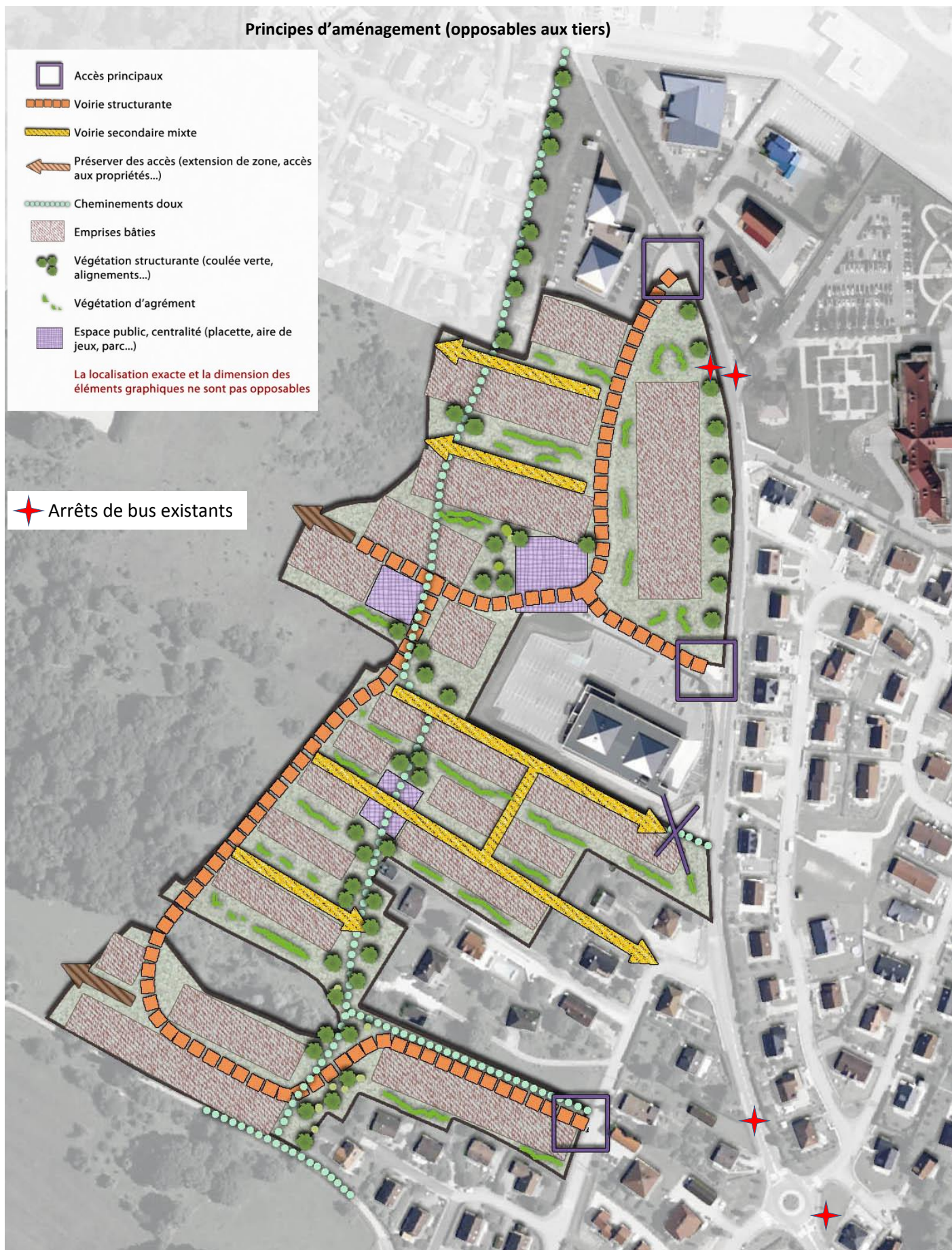
1AU_{a2} : 1.2 ha

1AU_{a3} : 0.8 ha

1AUB : 3.6 ha



Objectifs et principes d'aménagement de la zone



Economie d'espace

La densité sera appliquée par opération (tranches). Cependant dans la mesure où une tranche précédente aurait été réalisée avec une densité moyenne supérieure au minimum imposée, la tranche suivante pourra être réalisée avec une densité inférieure, de telle sorte qu'à l'issue des tranches réalisées la densité moyenne corresponde au minima imposé.

1AUa

Densité globale sur la zone :

Densité brute : minimum 40 logements /ha. Hors espaces publics et voiries

Densité nette : minimum 32 logements /ha. Espaces publics et voiries inclus

1AUb

Densité globale sur la zone :

Densité brute : minimum 20 logements /ha. Hors espaces publics et voiries

Densité nette : minimum 16 logements /ha. Espaces publics et voiries inclus

Voirie et accès

Les accès :

L'ensemble des deux zones 1AUa et 1AUb comptera 3 accès principaux sur le réseau de voirie existant. Pour la zone 1AUa les accès sont déjà existants.

Un accès secondaire pourra être créé sur la rue de la Courbe Roye juste en amont du carrefour avec la rue des Cerisiers. Cet accès ne devra pas générer de transit dans le cœur d'îlot à terme (cet accès secondaire pourrait avoir un rôle principal dans le cadre d'une première tranche si la zone s'aménage en plusieurs tranches).

Aucun accès nouveau ne sera créé sur la rue des Cerisiers.

Voirie :

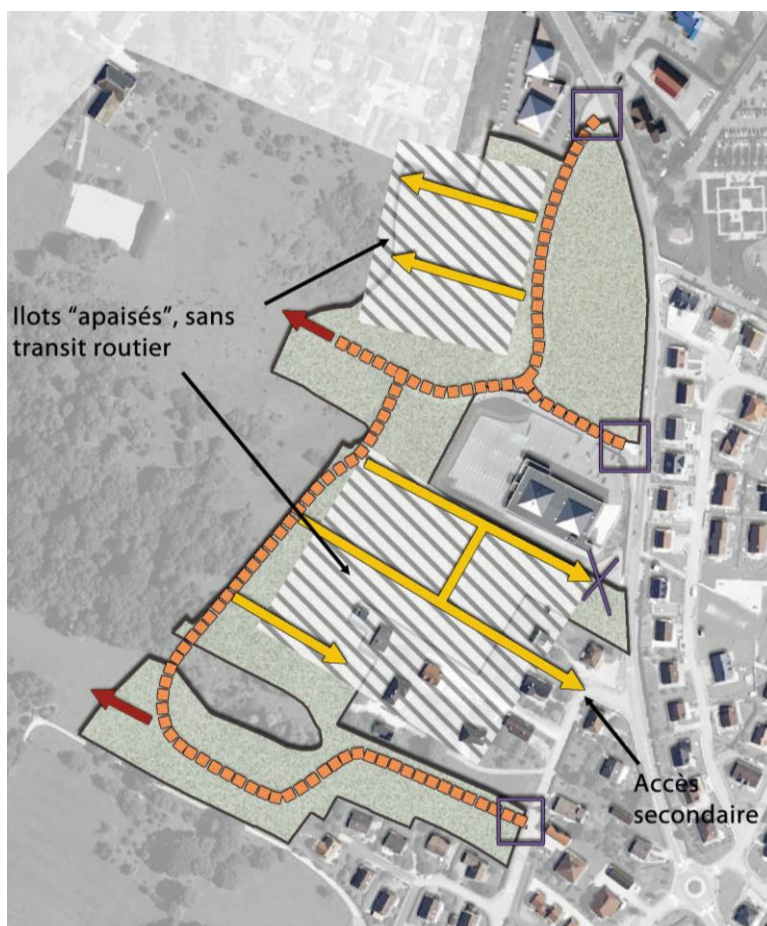
Les voies principales

Les deux zones seront connectées entre elles par le nord, par une voie structurante. Cette voie principale assurera la desserte de l'ensemble des zones 1AUa et 1AUb.

Elle longera de préférence la limite nord-ouest de la zone 1AUb afin de réduire la circulation au centre de la zone et de dégager des îlots bâtis sans transit routier.

Les dimensions de la voirie seront adaptées à ce rôle « majeur ». Un cheminement doux en site propre sera mis en œuvre le long de la voie (trottoir large d'un minimum de 2 m ou chemin séparé par un îlot de verdure par exemple).

Des accès aux espaces agricoles et forestiers périphériques devront être préservés. Ces accès pourront à long terme permettre des extensions des zones constructibles.

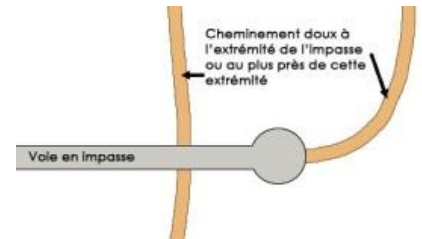


Les voies secondaires

Les voies secondaires seront bouclées de préférence mais les impasses ne sont pas exclues.

Des places de retournement devront être prévues en bout des voies en impasse. En cas réalisation de l'aménagement en plusieurs tranches, des places de retournement provisoires seront aménagées.

Toute voie en impasse sera obligatoirement « prolongée » / « compensée » par une voie piétonne la reliant à une autre voirie ou à un espace public. La voie piétonne ne se trouvera pas obligatoirement à l'extrémité de l'impasse, mais au plus près de cette extrémité.



Les principes précédents ne s'appliquent pas en cas d'aménagement d'îlot piétonnier :

Les principes de l'îlot piétonnier sont :

- des espaces partagés sans voiture,
- une limitation de la place de la voiture, uniquement pour du stationnement minute et le passage occasionnel des véhicules légers ou de secours,
- du stationnement prévu sur les espaces périphériques des îlots piétonniers,
- des espaces libérés sur les parcelles privées.



Exemple d'îlot piétonnier

Dans tous les cas les voies secondaires ouvertes à la circulation générale devront être dimensionnées au minimum et aménagées selon les principes des **voies mixtes** de manière à :

- limiter la vitesse de circulation,
- favoriser la convivialité de ces espaces,
- réduire l'emprise de voirie et les surfaces imperméabilisées.

Cheminement doux

Les voies secondaires seront traitées en voies mixtes permettant un partage de l'espace.

Une voie douce traversant l'ensemble des zones 1AUa et 1AUb du nord au sud sera aménagée.

Espaces publics

Les voies mixtes doivent être considérées comme des espaces publics, lieux de convivialité.

Au moins un espace public sera aménagé sur chacune des zones 1AUa et 1AUb.

Zone 1AUa :

On privilégiera un espace central exposé, symbolisant le rôle central (cœur de quartier) de la zone. Cet espace pourra avoir une dominante minérale et sera aménagé telle une place « de village ». Son rôle aura un caractère symbolique. Il pourra participer à mettre en valeur des commerces ou des services situés en rez de chaussée d'immeubles.

Zone 1AUb :

On privilégiera un espace dédié aux loisirs, à la détente et à « la famille », aire de jeux, parc paysager. La dominante sera plutôt végétale. Cet espace sera traversé par le cheminement doux nord-sud.

Implantation du bâti :

Les constructions principales s'implanteront avec un recul minimum

- de 4 m par rapport à la voie principale
- L'implantation par rapport aux autres voies de desserte permettra de :
 - Profiter au mieux de l'ensoleillement naturel : au plus près de la voie lorsque celle-ci dessert la parcelle par le nord – avec un recul souhaitable lorsque la parcelle est desservie par le sud.
 - Limiter les longueurs des accès
 - Créer des ordonnancements et des formes urbaines cohérentes (sur un même côté de rue et dans une portion cohérente, l'implantation des constructions respectera un même ordonnancement)

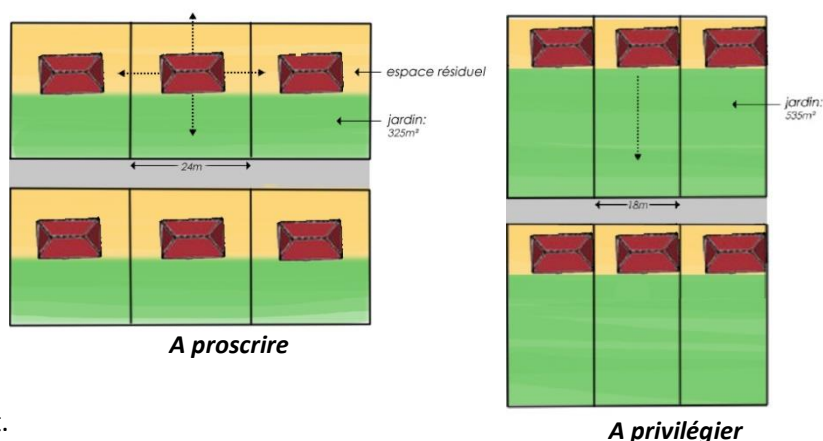
Découpage parcellaire et implantation des constructions sur la parcelle

Le découpage parcellaire doit permettre une utilisation optimale des surfaces privées.

Les parcelles proposées (en habitat individuel ou intermédiaire) seront pour la plupart plus longues que larges de manière à limiter les vis-à-vis au cœur de la zone (de façade principale à façade principale) et de proposer un recul convenable par rapport à l'urbanisation alentour.

L'implantation des constructions se fera de manière à libérer un espace confortable au sud (sud-est ou sud-ouest selon les adaptations locales) des constructions. Cela implique de proscrire l'implantation des constructions au centre de la parcelle. Ce type d'implantation dans le cas de parcelles de taille réduite ne dégage que des espaces résiduels peu ou mal exploitables autour du bâtiment.

Cette implantation implique une réflexion sur l'agencement interne du bâtiment.



Trame bâtie :

Dans le secteur 1AUa₁ la ou les constructions s'implanteront de manière à souligner les grandes lignes du paysage et parallèlement à la rue des Cerisiers.

Sur le reste des zones 1AUa et 1AUb on privilégiera une implantation des constructions et des ensembles bâtis vers le sud sud-ouest pour profiter au mieux de l'ensoleillement et des vues.



Composition programme

1AUa₁ et 1AUa₂ :

Ces deux secteurs constituent le cœur de quartier. Une mixité habitat / activités de commerces et de services y est souhaitable. Les commerces seront limités à des commerces de proximité (journaliers).

La réalisation de logements n'est pas une obligation dans le secteur 1AUa1. Une activité économique seule pourrait voir le jour (dans la mesure où de par sa typologie elle concourt à la centralité et à l'animation du quartier). Au moins 30 % des planchers seront consacrés à des activités économiques.

Dans le secteur 1AUa2 au moins 10 % des surfaces de planchers seront affectés à des activités économiques.

Les immeubles seront essentiellement des collectifs. L'habitat individuel pur ne peut être autorisé sur cet espace.

1AUa 1 : 100 % des logements réalisés seront en immeubles collectifs

1AUa 2 : au moins 70 % des logements réalisés seront en immeubles collectifs, le reste en logements intermédiaires

1AUa₃ : à l'arrière des zones précédentes, les logements intermédiaires (individuel jumelé par exemple), ou des petit collectifs trouveront aisément leur place.

Au moins 30 % des logements réalisés seront en immeubles collectifs, le reste en logements intermédiaires.

Sur l'ensemble de la zone 1AUa les logements conventionnés représenteront 15 % du parc total.

1AUb :

Dans la partie nord de la zone 1AUb, logements intermédiaires et petits collectifs seront privilégiés ce qui n'exclut pas totalement quelques petites « poches d'habitat individuel ». L'habitat individuel sera privilégié dans la partie sud de la zone 1AUb

A l'échelle de la zone 1AUb les logements en immeubles collectifs représenteront au minimum 20 % des logements réalisés.

Sur l'ensemble de la zone 1AUb, les logements conventionnés représenteront au minimum 30 % du parc total.



Modalités d'urbanisation

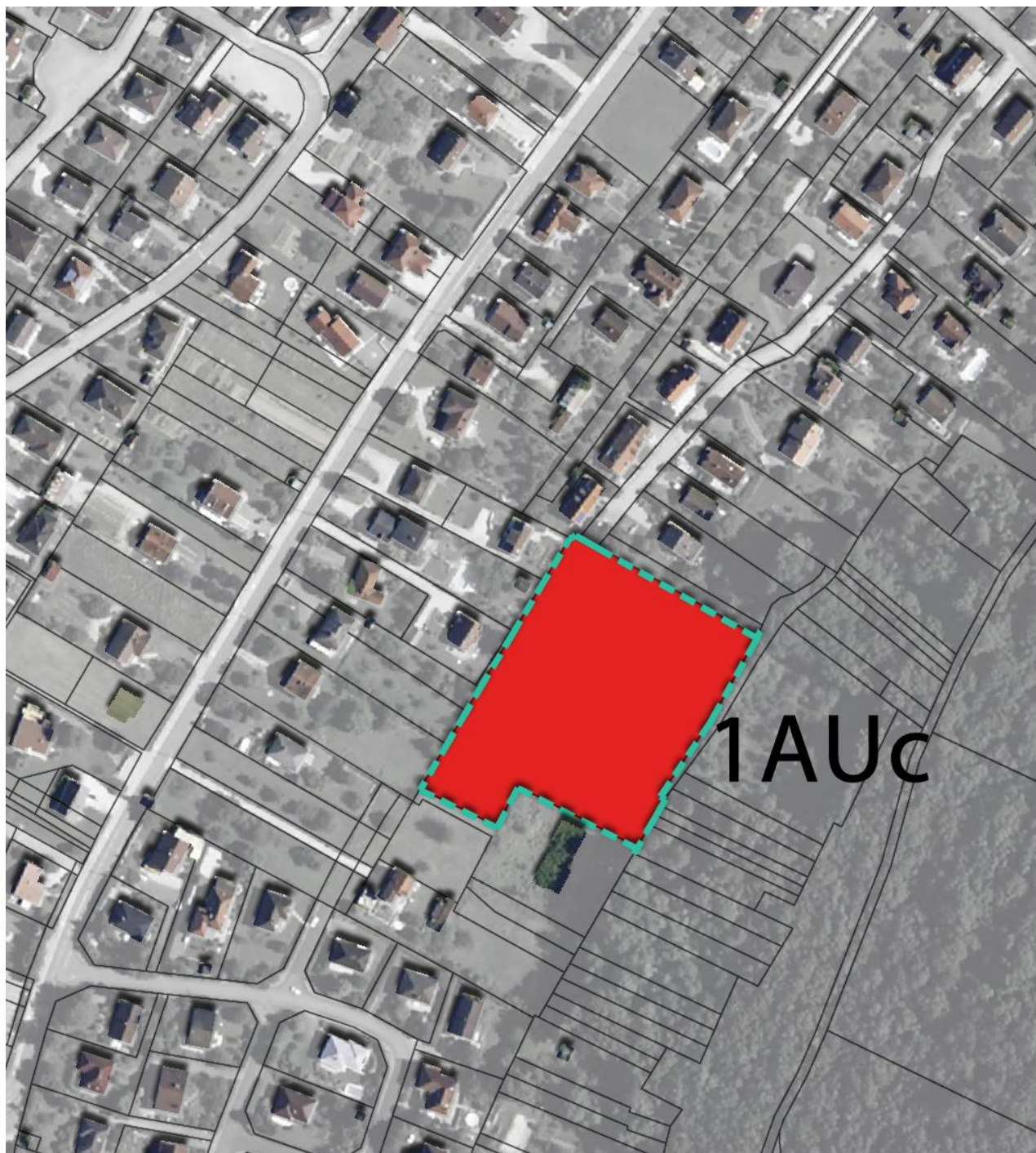
1AUa :

L'urbanisation doit se faire sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble portant à minima sur l'intégralité des sous-secteurs identifiés de 1 à 3.

1AUb :

L'urbanisation doit se faire sous forme d'une ou de plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble s'insérant dans un schéma cohérent d'organisation générale de la zone en respect des orientations d'aménagement et de programmation.

Localisation de la zone



Superficie totale : 0,9 ha

Objectifs et principes d'aménagement de la zone

Principes d'aménagement (opposables aux tiers)

-  Accès principaux
-  Voirie structurante
-  Voirie secondaire mixte
-  Préserver des accès (extension de zone, accès aux propriétés...)
-  Cheminements doux
-  Emprises bâties
-  Végétation structurante (coulée verte, alignements...)
-  Végétation d'agrément
-  Espace public, centralité (placette, aire de jeux, parc...)

La localisation exacte et la dimension des éléments graphiques ne sont pas opposables



Densité globale sur la zone :

Densité brute : minimum 15 logements /ha. Hors espaces publics et voiries

Densité nette : minimum 12 logements /ha. Espaces publics et voiries inclus

Voirie et accès

Une voie principale assurera la desserte de la zone elle traversera la zone du nord au sud et reliera la rue du Revirement au nord à la rue des graviers au sud.

La desserte interne pourra se faire par une voie secondaire à sens unique qui bouclera sur la voie principale.

D'autres principes tels que l'aménagement d'îlots piétonniers pourront être mis en œuvre :

Les principes de l'îlot piétonnier sont :

- des espaces partagés sans voiture,
- une limitation de la place de la voiture, uniquement pour du stationnement minute et le passage occasionnel des véhicules légers ou de secours,
- du stationnement prévu sur les espaces périphériques des îlots piétonniers,
- des espaces libérés sur les parcelles privées.

Exemple d'îlot piétonnier



Dans tous les cas les voies secondaires ouvertes à la circulation générale devront être dimensionnées au minimum et aménagées selon les principes des **voies mixtes** de manière à :

- limiter la vitesse de circulation,
- favoriser la convivialité de ces espaces,
- réduire l'emprise de voirie et les surfaces imperméabilisées.

Implantation du bâti :

Les constructions principales s'implanteront avec un recul minimum

- de 4 m par rapport à la voie principale
- L'implantation par rapport aux autres voies de desserte permettra de :
 - Profiter au mieux de l'ensoleillement naturel : au plus près de la voie lorsque celle-ci dessert la parcelle par le nord – avec un recul souhaitable lorsque la parcelle est desservie par le sud.
 - Limiter les longueurs des accès
 - Créer des ordonnancements et des formes urbaines cohérentes (sur un même côté de rue et dans une portion cohérente, l'implantation des constructions respectera un même ordonnancement)

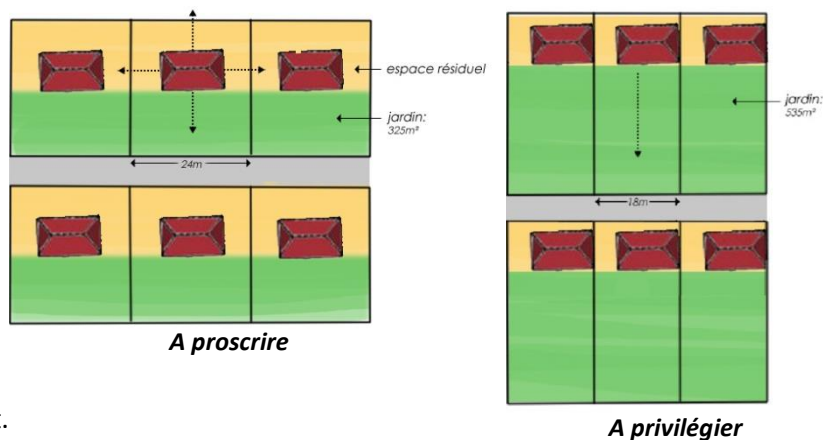
Découpage parcellaire et implantation des constructions sur la parcelle

Le découpage parcellaire doit permettre une utilisation optimale des surfaces privées.

Les parcelles proposées (en habitat individuel ou intermédiaire) seront pour la plupart plus longues que larges de manière à limiter les vis-à-vis au cœur de la zone (de façade principale à façade principale) et de proposer un recul convenable par rapport à l'urbanisation alentour.

L'implantation des constructions se fera de manière à libérer un espace confortable au sud (sud-est ou sud-ouest selon les adaptations locales) des constructions. Cela implique de proscrire l'implantation des constructions au centre de la parcelle. Ce type d'implantation dans le cas de parcelles de taille réduite ne dégage que des espaces résiduels peu ou mal exploitables autour du bâtiment.

Cette implantation implique une réflexion sur l'agencement interne du bâtiment.



Trame bâtie :

On privilégiera une implantation des constructions et des ensembles bâtis vers le sud sud-ouest pour profiter au mieux de l'ensoleillement.

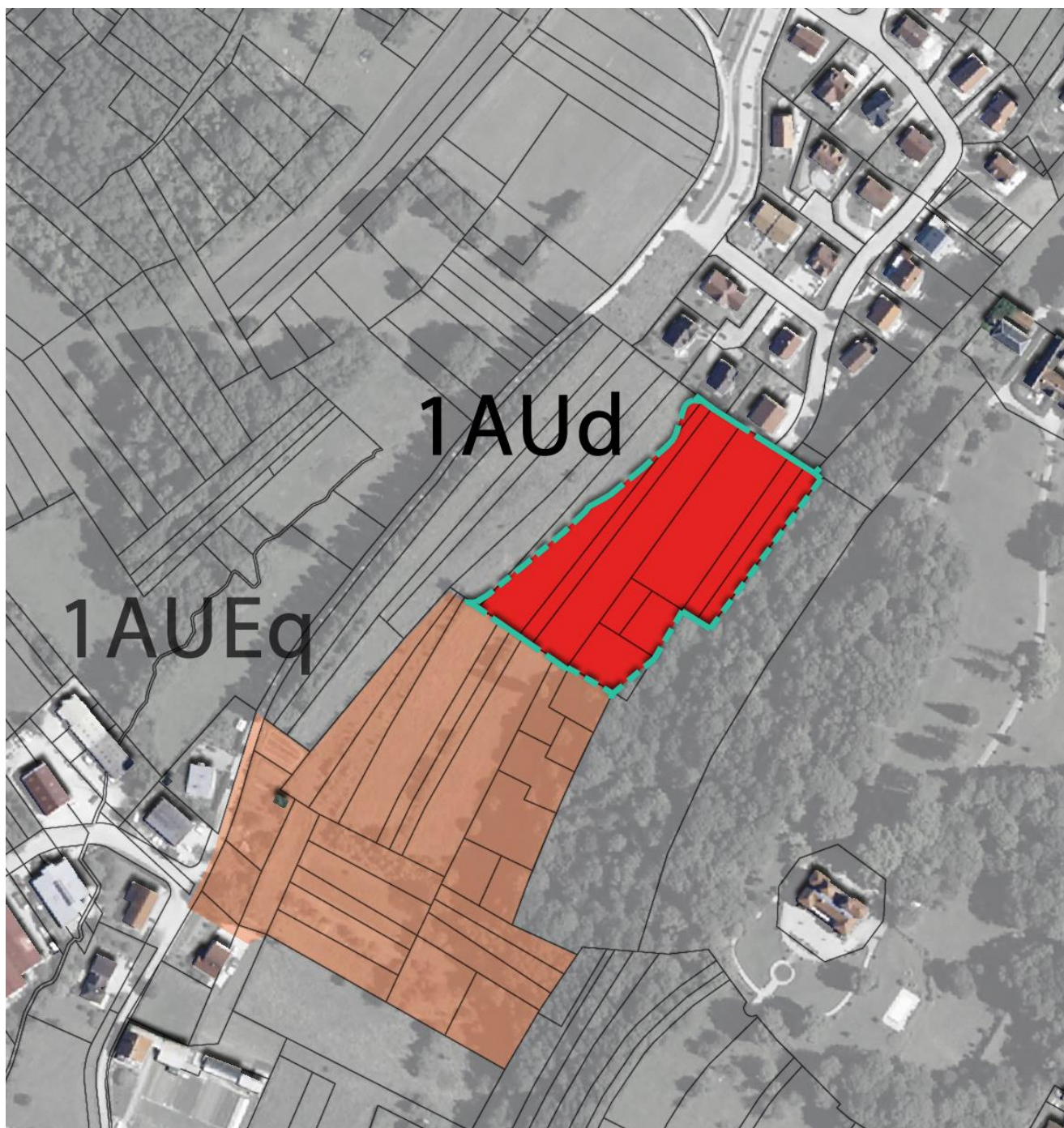
Composition programme

On privilégiera les logements intermédiaires et l'habitat individuel dense.

Modalités d'urbanisation

L'urbanisation doit se faire sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble portant sur l'intégralité de la zone.

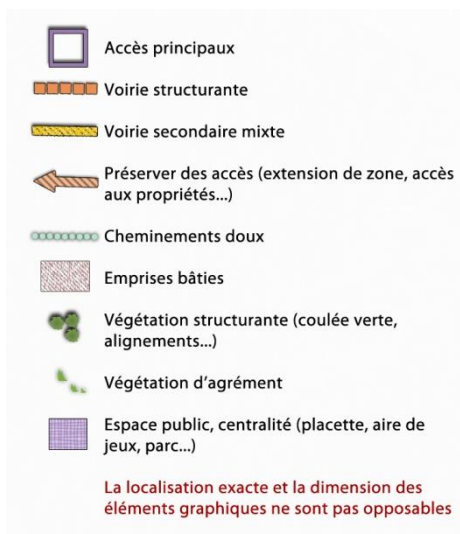
Localisation de la zone



Superficie totale : 0,9 ha

Objectifs et principes d'aménagement de la zone

Principes d'aménagement (opposables aux tiers)



Economie d'espace

Densité globale sur la zone :

Densité brute : minimum 15 logements /ha. Hors espaces publics et voiries

Densité nette : minimum 12 logements /ha. Espaces publics et voiries inclus

Voirie et accès

La desserte de la zone sera assurée depuis la rue des Pervenches au Nord.

La route restera en impasse, elle longera ou se superposera à la canalisation du feeder, il n'y aura pas de bouclage routier avec la zone de la salle polyvalente au sud afin d'éviter le transit. Un bouclage uniquement réservé aux services (collecte des déchets ménagers) pourra être envisagé.

Des principes tels que l'aménagement d'îlots piétonniers pourront être mis en œuvre :

Les principes de l'îlot piétonnier sont :

- des espaces partagés sans voiture,
- une limitation de la place de la voiture, uniquement pour du stationnement minute et le passage occasionnel des véhicules légers ou de secours,
- du stationnement prévu sur les espaces périphériques des îlots piétonniers,
- des espaces libérés sur les parcelles privées.

Exemple d'îlot piétonnier



Dans tous les cas les voies ouvertes à la circulation générale devront être dimensionnées au minimum et aménagées selon les principes des **voies mixtes** de manière à :

- limiter la vitesse de circulation,
- favoriser la convivialité de ces espaces,
- réduire l'emprise de voirie et les surfaces imperméabilisées.

Cheminement doux

Une voie douce reliera le site de la salle polyvalente en prolongement de la voie de desserte de la zone.

Implantation du bâti :

Les constructions principales s'implanteront de manière à :

- Profiter au mieux de l'ensoleillement naturel : au plus près de la voie lorsque celle-ci dessert la parcelle par le nord – avec un recul souhaitable lorsque la parcelle est desservie par le sud.
- Limiter les longueurs des accès
- Créer des ordonnancements et des formes urbaines cohérentes (sur un même côté de rue et dans une portion cohérente, l'implantation des constructions respectera un même ordonnancement)

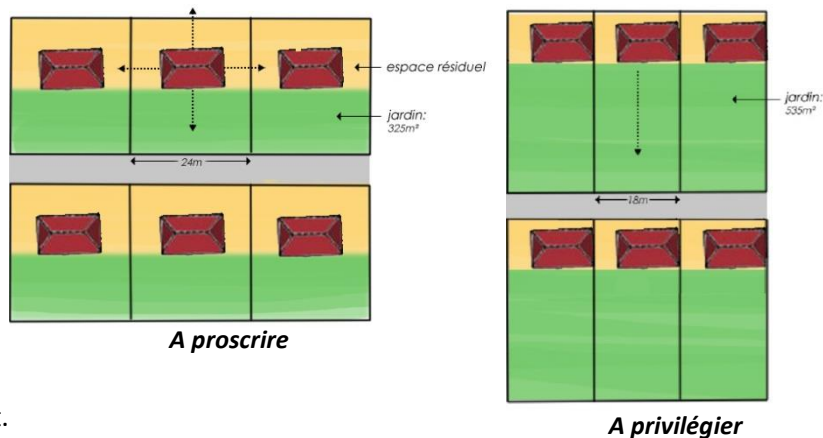
Découpage parcellaire et implantation des constructions sur la parcelle

Le découpage parcellaire doit permettre une utilisation optimale des surfaces privatives.

Les parcelles proposées (en habitat individuel ou intermédiaire) seront pour la plupart plus longues que larges de manière à limiter les vis-à-vis au cœur de la zone (de façade principale à façade principale) et de proposer un recul convenable par rapport à l'urbanisation alentour.

L'implantation des constructions se fera de manière à libérer un espace confortable au sud (sud-est ou sud-ouest selon les adaptations locales) des constructions. Cela implique de proscrire l'implantation des constructions au centre de la parcelle. Ce type d'implantation dans le cas de parcelles de taille réduite ne dégage que des espaces résiduels peu ou mal exploitables autour du bâtiment.

Cette implantation implique une réflexion sur l'agencement interne du bâtiment.



Trame bâtie :

On privilégiera une implantation des constructions et des ensembles bâtis vers le sud sud-ouest pour profiter au mieux de l'ensoleillement.

Composition programme

On privilégiera les logements intermédiaires et l'habitat individuel.

Environnement

La zone se trouve à l'aval d'une zone humide. Elle concourt à son alimentation. Afin de préserver ce rôle, plusieurs mesures devront être prises :

- ❑ Les revêtements des parkings devront permettre une porosité et une perméabilité sur toute ou partie de leur superficie assurant l'infiltration et la circulation des eaux de ruissellement.
- ❑ Si les études géotechniques ne démontrent pas une incompatibilité, les eaux pluviales seront récoltées et infiltrées à la parcelle ou sur l'emprise du projet via la mise en place de noues végétalisées, dont l'agencement permettra une restitution la plus homogène possible en amont de la zone humide. Les noues pourront être positionnées de part et d'autre de la zone humide ainsi que le long de la voirie structurante (côté zone humide).
- ❑ Les eaux des voiries seront également infiltrées par l'intermédiaire d'un système de noue végétalisée.

Modalités d'urbanisation

L'urbanisation doit se faire sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble portant sur l'intégralité de la zone.

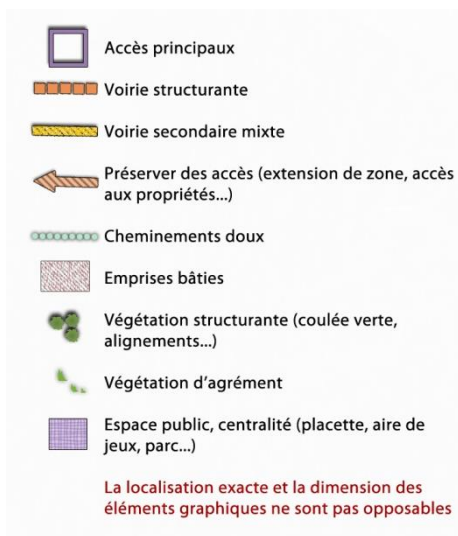
Localisation de la zone

Superficie totale : 0,38 ha



Objectifs et principes d'aménagement de la zone

Principes d'aménagement (opposables aux tiers)



Economie d'espace

Densité globale sur la zone :

Densité brute : minimum 15 logements /ha. Hors espaces publics et voiries

Densité nette : minimum 12 logements /ha. Espaces publics et voiries inclus

Voirie et accès

La desserte de la zone sera assurée depuis la rue des Gigoulettes qui la borde.

Une voie interne en impasse assurera la desserte des futures constructions.

Les voies ouvertes à la circulation générale devront être dimensionnées au minimum et aménagées selon les principes des **voies mixtes** de manière à :

- limiter la vitesse de circulation,
- favoriser la convivialité de ces espaces,
- réduire l'emprise de voirie et les surfaces imperméabilisées.

Implantation du bâti :

Les constructions principales s'implanteront de manière à :

- Profiter au mieux de l'ensoleillement naturel : au plus près de la voie lorsque celle-ci dessert la parcelle par le nord – avec un recul souhaitable lorsque la parcelle est desservie par le sud.
- Limiter les longueurs des accès
- Créer des ordonnancements et des formes urbaines cohérentes (sur un même côté de rue et dans une portion cohérente, l'implantation des constructions respectera un même ordonnancement)

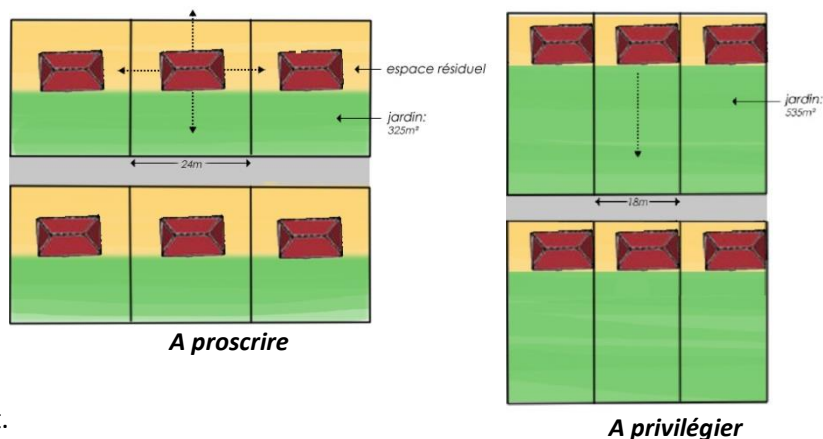
Découpage parcellaire et implantation des constructions sur la parcelle

Le découpage parcellaire doit permettre une utilisation optimale des surfaces privatives.

Les parcelles proposées (en habitat individuel ou intermédiaire) seront pour la plupart plus longues que larges de manière à limiter les vis-à-vis au cœur de la zone (de façade principale à façade principale) et de proposer un recul convenable par rapport à l'urbanisation alentour.

L'implantation des constructions se fera de manière à libérer un espace confortable au sud (sud-est ou sud-ouest selon les adaptations locales) des constructions. Cela implique de proscrire l'implantation des constructions au centre de la parcelle. Ce type d'implantation dans le cas de parcelles de taille réduite ne dégage que des espaces résiduels peu ou mal exploitables autour du bâtiment.

Cette implantation implique une réflexion sur l'agencement interne du bâtiment.



Trame bâtie :

On privilégiera une implantation des constructions et des ensembles bâtis vers le sud sud-ouest pour profiter au mieux de l'ensoleillement.

Composition programme

On privilégiera les logements intermédiaires et l'habitat individuel.

Modalités d'urbanisation

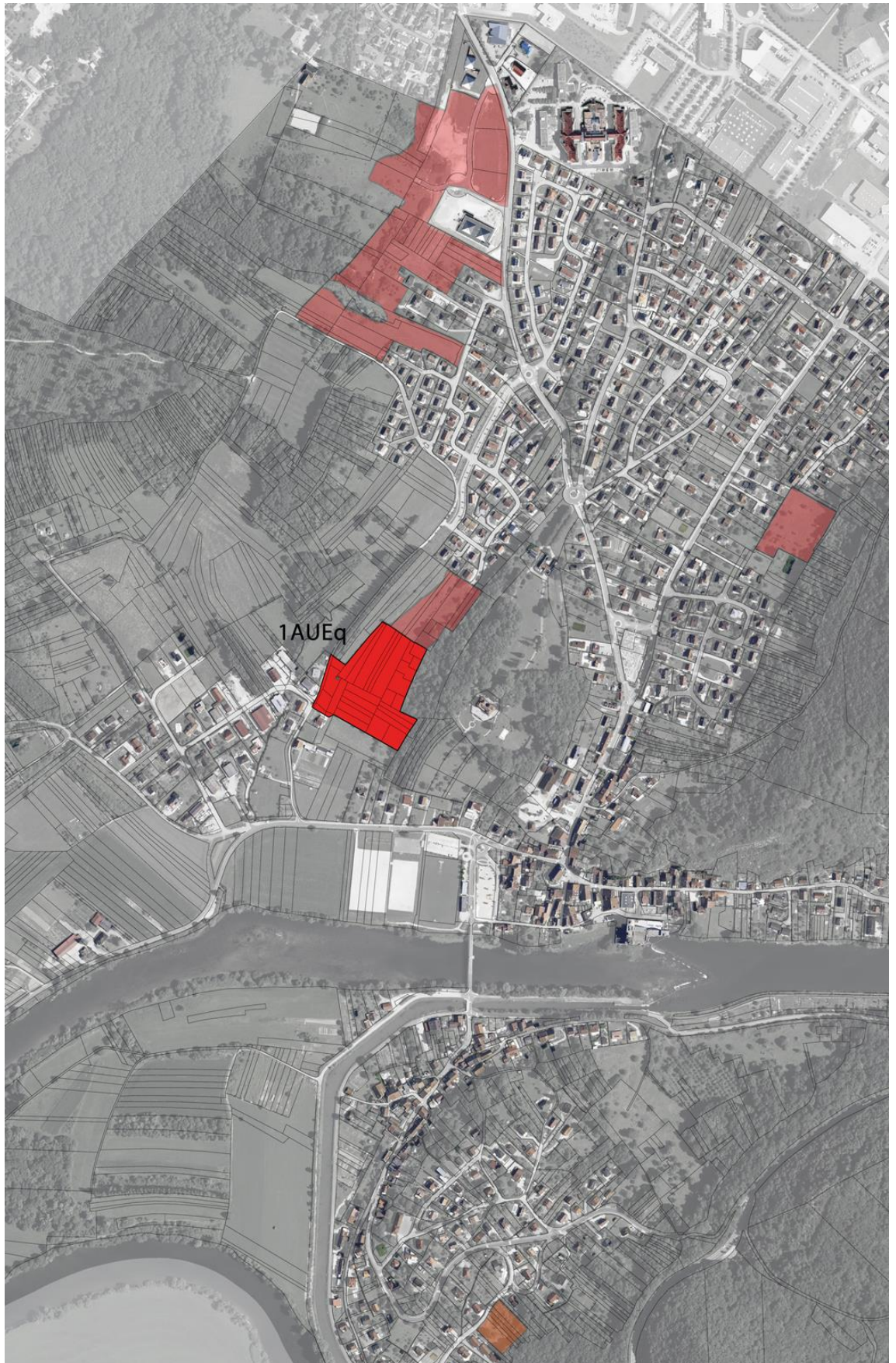
L'urbanisation doit se faire sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble portant sur l'intégralité de la zone.

LES ZONES « SPECIALISEES »

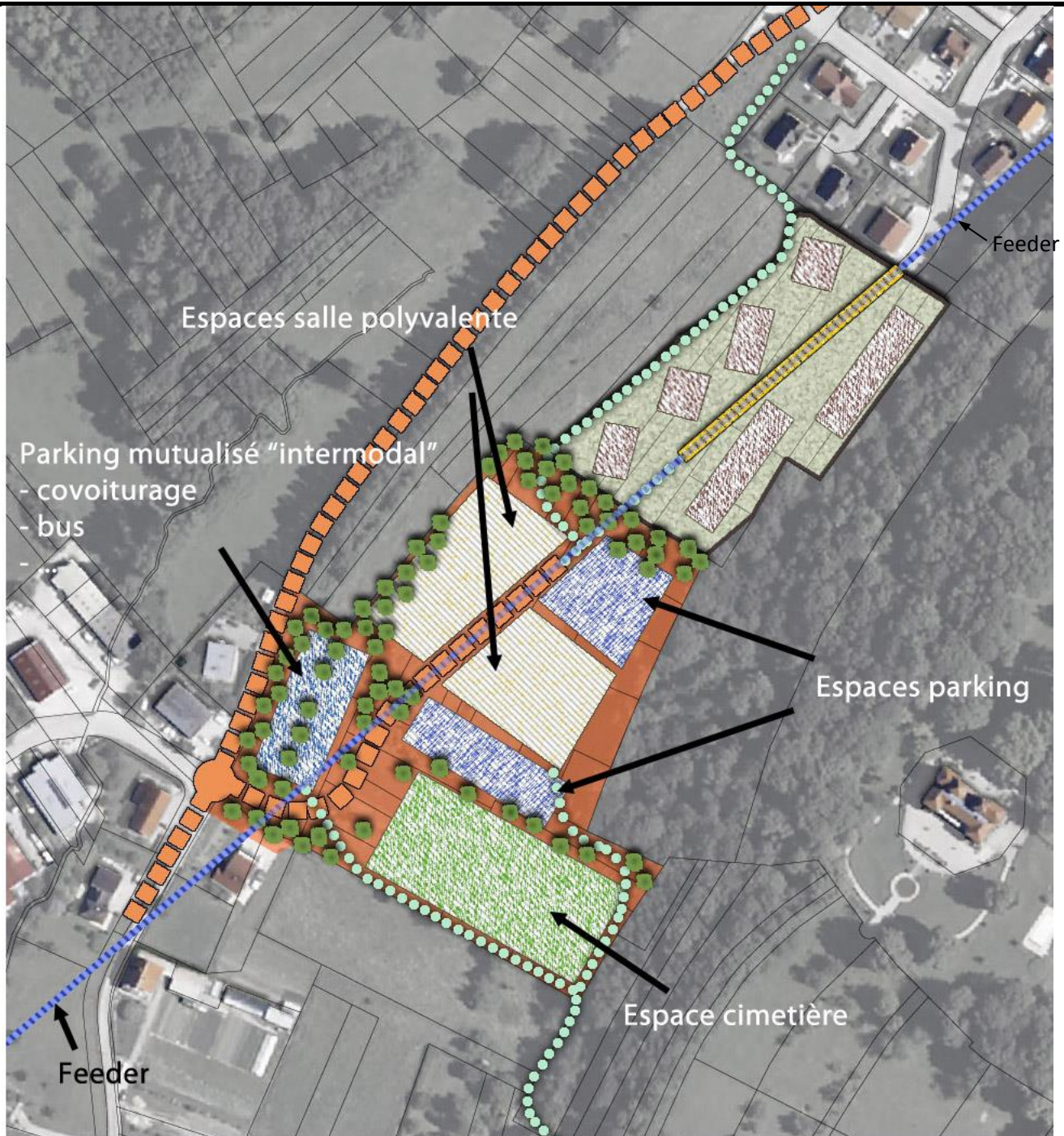
1AUEQ ZONE DESTINEE A L'ACCUEIL D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF

Localisation de la zone








Superficie totale :
2,2 ha



Objectifs et principes d'aménagement de la zone



Légende

- Principe de desserte viaire:**
-  accès
 -  voie principale
 -  voie secondaire
 -  cheminement doux
- Principe d'implantation des constructions**
-  Recul par rapport aux voies
- Végétation à conserver à implanter**
-  Végétation à conserver à implanter
 -  Espace public à créer

La localisation exacte et la dimension des éléments graphiques ne sont pas opposables

Programme et vocation(s) du site

- ❑ Implantation d'une salle polyvalente de préférence dans la moitié nord de la zone, à l'écart des constructions existantes. Des protections sonores et des masques paysagers seront créés vis-à-vis de la zone 1AUd et des futures habitations.
- ❑ Création d'un nouveau cimetière dans la moitié sud de la zone
- ❑ Implantation d'un parking utilisé pour la salle polyvalente et pour le cimetière. Il sera situé le plus à l'écart possible des habitations existantes et de telle sorte que les constructions et la végétation future créent un écran sonore
- ❑ En entrée de zone un parking pouvant servir d'appoint pour la salle polyvalente ou pour le cimetière mais servant aussi de site de covoiturage ou de stationnement relais (accès au réseau de bus) sera aménagé.

Voirie et accès

Voie de desserte principale

L'accès à la zone se fera par la rue du Vigner.

Pour que la zone fonctionne de manière optimisée, il sera nécessaire à terme que la liaison entre la rue du Vigner et l'allée du vallon soit réalisée, ne serait-ce que pour que les bus puissent assurer la desserte de la zone.

La desserte interne à la zone 1AUEq sera en impasse, il n'y aura pas de connexion routière avec les espaces périphériques (sauf éventuellement pour des besoins de services avec la zone 1AUd). Elle pourra longer ou se superposer à la canalisation du feeder

Cheminement doux

Différents cheminements doux convergeront vers la zone.

A l'intérieur de la zone, le piéton devra être prioritaire. Les aménagements permettront de sécuriser les déplacements doux en toute partie de la zone.

Paysages et cadre de vie

Les périphéries nord et ouest de la zone devront être végétalisées afin d'intégrer au mieux les constructions et les aménagements futurs.

Le parking d'entrée de zone devra être arboré.

Afin de limiter les nuisances sonores l'aire de stationnement de la salle polyvalente sera implantée en partie est.

De manière générale, les constructions et les aménagements seront organisés et implantés de telle sorte que les uns (les constructions) forment des écrans sonores entre les autres et les constructions existantes ou futures.

Environnement

La zone se trouve à l'aval d'une zone humide. Elle concourt à son alimentation. Afin de préserver ce rôle, plusieurs mesures devront être prises :

- ❑ Les revêtements des parkings devront permettre une porosité et une perméabilité sur toute ou partie de leur superficie assurant l'infiltration et la circulation des eaux de ruissellement.
- ❑ Si les études géotechniques ne démontrent pas une incompatibilité, les eaux pluviales seront récoltées et infiltrées à la parcelle ou sur l'emprise du projet via la mise en place de noues végétalisées, dont l'agencement permettra une restitution la plus homogène possible en amont de la zone humide. Les noues pourront être positionnées de part et d'autre de la zone humide ainsi que le long de la voirie structurante (côté zone humide).

- Les eaux des voiries seront également infiltrées par l'intermédiaire d'un système de noue végétalisée.

En limite nord une zone boisée perméable (pas de clôtures) sera créée pour créer un corridor écologique entre la zone naturelle du château et les espaces naturels situés à l'ouest.

UYA ZONE D'ACTIVITE SITUEE A LA BELLE ÉTOILE

Localisation de la zone



Superficie totale : 2,3 ha



Paysages et cadre de vie

L'enjeu de l'orientation est l'intégration paysagère de la plate-forme existante qui pourrait accueillir des constructions (hangars à matériels)

La plateforme jouxte la D105, axe très fréquenté. Sa sensibilité visuelle est donc particulièrement forte.

La haie arborée existante devra être préservée. Les arbres qui seraient abattus pour des questions d'entretien devront être remplacés (plantation ou régénération naturelle).

Le talus nord-est devra être aménagé et végétalisé. On privilégiera un talus à pente modérée, et une végétation la plus naturelle possible mêlant couvre sols, arbustes et arbres à l'arrière en recul (ou devant le talus).

Un masque végétal interne à la zone sera créé avec deux objectifs :

- Un objectif paysager pour les occupants de la zone nord et notamment pour les habitants ;
- Un objectif de limitation des nuisances en absorbant les poussières soulevées par les passages de camions. Par ailleurs les parties circulées de la plate-forme devront être traitées en enrobé ou en tout autre matériaux ne générant pas de poussière.