



# Commune de REMILLY-SUR-TILLE

## Plan Local d'Urbanisme

### Historique de la procédure

- Révision générale prescrite par délibération du Conseil Municipal du 26/04/2013
- Révision générale approuvée par délibération du Conseil Municipal du 01/10/2018

## 5-ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

PRÉFECTURE DE LA RÉGION  
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ  
PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR  
Déposé le :

10 OCT. 2018



DATE 01/10/2018

VISA

Dossier d'approbation



Bureau d'Aménagement, Foncier et d'Urbanisme  
10 Rue Foch - 21000 TILLY - Tél 03 90 71 00 53 - Fax 03 90 71 00 52 - Site Internet



Votre acteur territorial

# COMMUNE DE REMILLY SUR TILLE

## PLAN LOCAL D'URBANISME

APPROBATION – 01/10/2018

### Orientations d'Aménagement et de Programmation

## INTRODUCTION

La loi urbanisme et habitat de 2003 a modifié la structure du Projet d'Aménagement et de Développement Durable 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** et les a rendues obligatoires.

Ainsi, selon les articles du code de l'urbanisme (issu de sa version modifiée par l'ordonnance n°2015-1174 en date du 25 septembre 2015) :

### *Article L151-6 du CU*

*« 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. »*

### *Article L151-7 du CU*

*« 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. »*

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 et de programmation (art. L. 152-1).

Le projet communal prévoyant une extension de l'urbanisation, le présent document comprend, conformément à l'article L.151-6, les conditions d'aménagement et d'équipement des principaux secteurs à enjeux identifiés.

## LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DE CERTAINES ZONES

### I - Dispositions communes aux zones U et AU

#### La qualité de l'espace collectif

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

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.

Les voies de circulation devront respecter les caractéristiques techniques pour pouvoir recevoir un trafic urbain comprenant véhicules légers, cycles, piétons et véhicules d'enlèvement des ordures ménagères. Le traitement des entrées des secteurs de développement sur les voies de desserte existantes devra être qualitatif et garantir la sécurité des usagers de la voie.

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 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 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 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 un maillage. 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.

## 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 créer des trottoirs ou des espaces affectés aux piétons garantissant le maximum de sécurité.
- de faciliter la visibilité aux carrefours d'usage courant.

## 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 leur importance.

## II - Principes d'aménagement spécifiques à 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 AU, destinée à être rattachée à une propriété bâtie riveraine, ou à une autre opération.

### La zone AU dite « Le Village »

---

#### Vocation de la zone

La zone AU est une zone à urbaniser d'environ 0.82 ha située derrière l'église, entre la Tille et son bief. Les présentes orientations d'aménagement et de programmation incluent également une partie de la zone UA, d'une emprise de 0.07hectares, sur laquelle deux constructions existantes sont implantées.

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble. Dans tous les cas, la première opération devra à minima comporter la réalisation de :

- la voie de desserte principale à double sens (avec création de l'accès depuis l'actuel parking du cimetière)
- l'aire de retournement
- l'espace de stationnement mutualisé
- une des deux portes d'entrée commune à plusieurs lots

#### Programmation

Les objectifs du SCOT prescrivent une densité brute minimale de 12 logements à l'hectare sur l'ensemble des zones à urbaniser. Il est rappelé cependant qu'il ne s'agit pas de densifier de manière identique sur tout le territoire dans la mesure où il faut tenir compte du contexte urbain dans lequel s'inscrit la nouvelle urbanisation.

Aussi, afin de ne pas densifier la future zone AU et de tenir compte de sa localisation entre deux cours d'eau (et du risque d'inondabilité éventuel), l'opération devra respecter une densité brute minimale de 7 logements par hectare, au total **6 logements pavillonnaires seront à réaliser**. Le principe de compensation sera alors reporté sur la zone à urbaniser dite « Route de Cessey » et sur la zone à urbaniser « La Corvée ».

Exclues de l'obligation de densité brute du SCOT, deux constructions minimum sont envisageables sur la zone de réaménagement sise au sein de la zone UA. La densité brute s'entend comme incluant les espaces réservés aux voiries, réseaux et autres espaces publics compris.

Au moins 15% des logements produits seront des logements « aidés ». On entend par logement aidé, un logement avec un conventionnement à vocation sociale ou intermédiaire, c'est-à-dire tout logement qui bénéficie d'une aide de l'Etat ou des collectivités ou d'un organisme dédié, pour son acquisition ou sa construction. Un logement acquis avec un prêt à taux zéro est un logement aidé.

### Accessibilité et desserte véhicules de la zone AU

L'aménagement devra prévoir la desserte de la zone par une voie interne à créer formant un bouclage véhicule et piétonnier avec la Rue de l'Eglise.

A ce jour, le site est accessible via un accès existant aux abords de l'Eglise, permettant la desserte actuelle du parking du cimetière. Dans le cadre de l'aménagement de la zone AU, cet accès devra être préservé et réaménagé, en étroite concertation avec la Mairie. Le parking existant devra être délocalisé au Nord du cimetière sur **l'aire de stationnement à créer** afin de sécuriser l'accessibilité piétonne au cimetière.

Le schéma de principe de la desserte interne de la zone est le suivant :

- Desserte par l'actuel parking de l'Eglise avec création d'un accès entrée/sortie à partir duquel sera créée **la voie interne principale** de l'opération. Cette voie principale devra garantir une desserte suffisamment calibrée de l'opération sans impasse définitive et devra être réalisée au plus loin du cimetière afin de sécuriser l'accessibilité piétonne de la future aire de stationnement.
- Une **aire de retournement** sera à prévoir sur la voie de desserte principale afin de permettre le demi-tour aisé des véhicules. Cette aire de retournement devra également permettre la desserte de deux portes d'entrées communes à plusieurs lots (dont les principes d'aménagement sont définis ci-après).
- A terme, l'opération devra prévoir également la réalisation d'une **liaison secondaire en sens unique** (jusqu'au droit de la zone AU) entre la voie principale et la Rue de l'Eglise. Dimensionnée pour accueillir une circulation en sens unique et réalisée dans l'optique d'une voie partagée entre circulations douces (piétons, vélos...) et véhicules, elle assure ainsi le bouclage du schéma de circulation véhicule et piétonne de la zone. Ce bouclage passera nécessairement par la création d'un accès sur la Rue de l'Eglise qui devra tenir compte des contraintes de visibilité. Cet accès sera à double sens en ce qu'il permettra l'accessibilité de la zone à réaménager.

Compte tenu de l'avancée de l'aménagement de la zone, cette voie secondaire peut être réalisée dans un premier temps en vue de permettre la desserte piétonne et la seule accessibilité des véhicules de services qui peuvent être contraints par l'aire de retournement (type ramassage des ordures par exemple), dans ce cas, l'accessibilité de la voie devra être limitée par tous moyens.

Toute autre création d'accès sur la Rue de l'Eglise est interdite pour des questions de sécurité.

### Accessibilité et desserte piétonne de la zone AU

La desserte piétonne de la zone sera créée à travers l'opération via :

- La réalisation d'un cheminement piétonnier en appui des voies de desserte véhicule de la zone.
- La création d'une voie piétonne sécurisée sur la façade Ouest (le long de la Tille) accessible depuis la voie de desserte secondaire.
- L'aménagement de l'accessibilité aux abords du cimetière avec la sécurisation de l'accès entre l'aire de stationnement et les portes du cimetière.

## Gestion des eaux pluviales

Dans l'ensemble, l'altimétrie de la future voirie, ainsi que celle des futures constructions devra être adaptée à la problématique des eaux pluviales.

Des noues végétalisées devront être créées aux abords des voies internes pour traiter tout ou partie des eaux pluviales des espaces publics de la zone.

Afin de préserver l'accessibilité du bâtiment existant sis au Nord de la Zone et de maintenir l'intégrité de son chemin de desserte, tout rejet des eaux pluviales est interdit sur les façades Nord et Est de l'opération.

Les eaux pluviales privatives devront être majoritairement infiltrées à la parcelle, et 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.

Sur l'ensemble de la zone la gestion des eaux pluviales devra garantir l'intégrité et la qualité de la nappe sub-affleurante via la réalisation de systèmes de collecte/rétention de faible profondeur ou par des exhaussements du terrain.

## Insertion urbaine des constructions

### Les portes d'entrées communes :

L'ensemble des constructions admises au sein de la zone AU devront être desservies uniquement par des entrées communes, regroupant au maximum trois accès charretiers par « porte ».

Tout autre accès charretier est interdit sur les voies de desserte internes de la zone, sauf la création potentielle d'un accès charretier le long de la zone de réaménagement.

Ces portes d'entrée communes devront être de qualité, avec un aspect recherché afin de créer un visuel qualitatif. En outre, chaque porte devra permettre l'entrée et sortie des véhicules et piétons en toute sécurité, l'espace nécessaire aux manœuvres devant être compris en dehors de l'aire de retournement.

**La zone de réaménagement :**

Les constructions existantes en zone UA, et identifiées sur le plan joint comme pouvant faire l'objet de réhabilitation ou démolition, sont inscrites au sein d'une zone de réaménagement qui a vocation à anticiper les projets éventuels en « réservant » une emprise nécessaire à la création de stationnement ou au réaménagement complet de l'espace.

Dans tous les cas, le projet ne devra pas compromettre l'aménagement de la voirie de desserte interne de l'opération sur laquelle seul un accès charretier est autorisé. En outre, l'accessibilité du site devra respecter les principes de circulation imposés sur la zone AU, avec une entrée depuis la voie de desserte interne principale de la zone AU et une sortie sur la Rue de l'Eglise.

**Principes d'aménagement du site**

L'aménagement du site devra contribuer à la préservation et l'entretien de la ripisylve de la Tille. De même, la ripisylve du bief doit également être préservée.

La bande inconstructible de 5m de profondeur maintenue en zone naturelle devra être préservée.

En outre, pour des raisons de salubrité et de sécurité des piétons, l'aménagement de la zone impose un principe d'ouverture visuelle des clôtures à créer sur la voie secondaire et le chemin piétonnier.

Ainsi, les clôtures séparatives devront respecter certaines prescriptions et devront être installées de façon à créer et maintenir une ouverture visuelle pour les usagers :

- Les clôtures seront constituées d'un grillage doublé ou non d'une haie d'essence locale (sont préconisées les essences à feuille caduc), le tout ne devant pas dépasser 2 m de hauteur. Les plantations de résineux et de feuillus persistants (thuya, laurier, ...) sont interdites.
- Les murs de soutènement, lorsqu'ils sont prévus, seront limités à 0.5 m. Leur hauteur vient en déduction de la hauteur total des clôtures imposées ci avant.

Comme énoncé plus haut, le site accueille l'actuel parking de l'église qui devra être réaménagé en un espace piéton sécurisé. Le mur d'enceinte du cimetière doit également être préservé.

Une zone inconstructible non aedificandi de 5 mètres de profondeur est prévue au Nord de la zone afin de ne pas porter atteinte au busage du fossé de décharge existant (de la Tille vers son bief) qui sera aménagé lors de la réalisation de la zone. Au sein de cette zone non aedificandi les constructions, piscines et abris de jardin seront interdits.

Le site est pour parti soumis à un risque d'inondabilité éventuel au titre de la carte des zones inondables réalisée en 2014 par le cabinet HYDRATECH. Suite à la réalisation d'un relevé topographique, il a été démontré que la frange Est n'était pas concernée par un risque d'aléa fort, une obligation de réhausse des constructions de 0.5 m par rapport au terrain naturel est toutefois mis en œuvre au regard du principe de précaution sur l'ensemble de la zone. De même, les remblais devront être limités aux bâtiments et à leurs accès principaux.

**Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation**

L'aménagement de la zone devra s'échelonner dans un rythme compatible avec la capacité des équipements publics de la commune.

## La zone AU dite « Route de Cessey »

---

### Vocation de la zone

Il s'agit d'une zone à urbaniser d'environ 2.12 ha située au Sud du bourg. Sa vocation principale est l'habitat pavillonnaire sous toutes ses formes avec possibilité d'habitat intermédiaire.

Les constructions ne seront autorisées que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'ensemble qui devront garantir la cohérence urbanistique ainsi que la faisabilité technique et financière de l'aménagement. Le front non bâti (parcelle 100 telle qu'illustrée sur le plan joint) sis le long de la Rue de Cessey peut faire l'objet d'un aménagement indépendant du reste de la zone avec une accessibilité directe garantie depuis cette même rue.

A charge, dans le cas de la réalisation de plusieurs opérations de permettre la poursuite ultérieure de l'urbanisation cohérente et sans ambiguïté de l'ensemble de l'emprise, notamment de la voie de desserte et de l'ensemble des réseaux.

### Programmation

Afin de tenir compte du principe de compensation, l'opération devra respecter une densité brute minimale de 14 logements par hectares, et accueillir 29 logements.

La densité brute s'entend comme incluant les espaces réservés aux voiries, réseaux et autres espaces publics compris.

Afin de garantir une certaine diversification de l'habitat, le programme opérationnel devra comporter au moins 30% du nombre de logements créés réalisés sous la forme d'habitat individuel en bande ou accolé, dont la moitié de logements de type T2 ou T1.

Au moins 15% des logements produits seront des logements « aidés ». On entend par logement aidé, un logement avec un conventionnement à vocation sociale ou intermédiaire, c'est-à-dire tout logement qui bénéficie d'une aide de l'Etat ou des collectivités ou d'un organisme dédié, pour son acquisition ou sa construction. Un logement acquis avec un prêt à taux zéro est un logement aidé.

### Accessibilité et desserte

Le schéma de circulation prévoit la desserte de la zone AU par une voie de desserte interne desservant l'opération et reliée à la rue de Vaux Sur Crosne par deux accès principaux. Cette voie de desserte interne peut éventuellement être à sens unique, dans ce cas le sens de circulation devra respecter celui indiqué sur l'illustration jointe.

Dans tous les cas, la création d'impasse définitive est prohibée.

Il est demandé la création de deux espaces en attente pour permettre une éventuelle poursuite de l'urbanisation vers l'est. 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, qui pourra être spécifique ou consister en un simple aménagement le long de la voie, devra être prévu afin de permettre le déplacement interne aisé et sécurisé des

piétons au sein de la zone. Il devra à minima prévoir une voie traversante permettant de relier la Rue de Cessey et la Rue de Vaux Sur Crosne par les accès tels qu'illustrés sur les plans joints par un « P ».

Le chemin agricole sis sur la façade Est de la zone devra être préservé et le passage éventuel des engins agricoles devra être pris en compte lors de la définition du parti d'aménagement.

Toutes les constructions devront se desservir par la ou les voies internes à créer au sein de l'opération, sauf le front encore non bâti le long de la Rue de Cessey qui pourra accueillir une construction directement accessible depuis cette rue.

L'opération devra prévoir la réalisation d'une place de stationnement visiteur par tranche de 5 logements. Ces places de stationnement visiteurs seront à découverts et facilement accessibles depuis la voie d'accès.

### Insertion urbaine des constructions

Sans que ces dispositions ne portent préjudice à la réalisation d'un projet rationnel, l'aménagement du site devra tenir compte de la localisation préférentielle des différents types d'habitat. Ainsi, l'accroche des logements pavillonnaires (habitat individuel isolé) se fera sur le pavillonnaire existant, tandis que l'habitat individuel plus dense (logement accolé, en bande), ainsi que l'habitat intermédiaire devront être réalisés au plus près du centre de l'opération.

### Principes d'aménagement du site

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.

Dans un objectif de protection des riverains et afin de créer un espace de transition et de respiration entre le bâti actuel et les constructions ou installations futures, des marges de retrait de 10m à vocation d'espaces verts<sup>1</sup> ou de jardins sont créées conformément au schéma ci-après. Ces marges de retrait seront intégrées aux opérations d'aménagement à moins qu'elles ne soient conservées pour une même vocation d'espace vert, par une propriété bâtie riveraine.

Une frange paysagée ou tout autre aménagement (clôtures traitées par des grillages doublés de haies vives) devra jouer une fonction de transition paysagère sur la façade Sud de l'opération. Cette prescription a pour objectif de soigner la perception visuelle de la lisière urbaine, entre urbanisation et espace agricole, permettant notamment une intégration optimale des nouvelles constructions dans le paysage, et la requalification de l'entrée de ville.

### Gestion des eaux pluviales

Dans l'ensemble, l'altimétrie de la future voirie, ainsi que celle des futures constructions devra être adaptée à la problématique des eaux pluviales.

---

<sup>1</sup> Les abris de jardin de moins de 15m<sup>2</sup> sont autorisés

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.

Des noues végétalisées devront être créées pour traiter tout ou partie des eaux pluviales de la zone aux abords des voies. Ces dernières devront se rejeter dans une zone de rétention et/ou infiltration à créer au Sud-Ouest (point bas), qui devra être traitée en espace vert.

### Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'aménagement de la zone 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.

### Prise en compte des contraintes techniques

Il est rappelé qu'une canalisation électrique traverse l'emprise de la zone AU et soumet la zone à certaines prescriptions.

L'emprise de la Zone est pour partie impactée par les zones de dangers significatifs des canalisations de transport de gaz VAL-DE-SAONE et VOISINES-ALLEREY.

## La zone AU dite « De la Corvée »

---

### Vocation de la zone

Il s'agit d'une zone à urbaniser d'environ 1.8 ha située au Nord du bourg. Sa vocation principale est l'habitat pavillonnaire sous toutes ses formes avec possibilité d'habitat intermédiaire.

Les constructions ne seront autorisées que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'ensemble qui devront garantir la cohérence urbanistique ainsi que la faisabilité technique et financière de l'aménagement.

A charge, dans le cas de la réalisation de plusieurs opérations de permettre la poursuite ultérieure de l'urbanisation cohérente et sans ambiguïté de l'ensemble de l'emprise, notamment de la voie de desserte et de l'ensemble des réseaux.

### Programmation

A raison d'une densité brute de l'ordre de 13 logements par hectares prévue par le SCOT du Dijonnais elle devra accueillir environ 23 logements.

La densité brute s'entend comme incluant les espaces réservés aux voiries, réseaux et autres espaces publics compris.

Afin de garantir une certaine diversification de l'habitat, le programme opérationnel devra comporter au moins 20% du nombre de logements créés réalisés sous la forme d'habitat individuel en bande ou accolé, dont la moitié de logements de type T2 ou T1.

Au moins 15% des logements produits seront des logements « aidés ». On entend par logement aidé, un logement avec un conventionnement à vocation sociale ou intermédiaire, c'est-à-dire tout logement qui bénéficie d'une aide de l'Etat ou des collectivités ou d'un organisme dédié, pour son acquisition ou sa construction. Un logement acquis avec un prêt à taux zéro est un logement aidé.

### Accessibilité et desserte

Le schéma de circulation prévoit la desserte de la zone AU par une voie interne desservant une partie de l'opération et reliée à la Rue de la Corvée et au chemin des vignes via deux accès principaux à créer.

Une partie de l'opération pourra se desservir depuis la Rue de la Corvée via la création d'un accès commun à plusieurs lots et ce afin de ne pas multiplier les accès sur cette voie.

Il est demandé la création d'un espace en attente pour permettre le développement futur de la zone vers le Nord. Sa localisation sur le croquis ci-après n'est qu'indicative, elle sera à préciser en fonction du parti d'urbanisme retenu.

Un cheminement piétonnier, qui pourra être spécifique ou consister en un simple aménagement le long de la voie, devra être prévu afin de permettre le déplacement interne aisé et sécurisé des piétons au sein de la zone.

L'opération devra prévoir la réalisation d'une place de stationnement visiteur par tranche de 5 logements. Ces places de stationnement visiteurs seront à découvert et facilement accessibles depuis la voie d'accès.

### Principes d'aménagement du site

Une frange paysagée ou tout autre aménagement (clôtures traitées par des grillages doublés de haies vives, sont préconisées les essences à feuille caduc, les plantations de résineux et de feuillus persistants (thuya, laurier, ...) sont interdites) devra jouer une fonction de transition paysagère sur la façade Nord de l'opération. Cette prescription a pour objectif de soigner la perception visuelle de la lisière urbaine, entre urbanisation et espace agricole, permettant notamment une intégration optimale des nouvelles constructions dans le paysage.

### Gestion des eaux pluviales

Dans l'ensemble, l'altimétrie de la future voirie, ainsi que celle des futures constructions devra être adaptée à la problématique des eaux pluviales.

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.

Des noues végétalisées devront être créées pour traiter tout ou partie des eaux pluviales de la zone aux abords des voies. Ces dernières devront se rejeter dans une zone de rétention et/ou infiltration à créer qui devra être traité en espace vert.

Afin de préserver le système de drainage des terres agricoles sises au Nord de la zone, la gestion des eaux pluviales au sein de la zone devra permettre soit :

- La création d'une noue végétalisée en façade Nord pour recueillir toutes les eaux de drainage issues des terres agricoles,
- Le captage des drains de drainage existants qui devra alors être redirigé vers le système de rétention de la zone.

### Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'aménagement de la zone 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.

### Prise en compte des contraintes techniques

L'emprise de la Zone est pour partie impactée par les zones de dangers significatifs des canalisations de transport de gaz VAL-DE-SAONE et VOISINES-ALLEREY, ainsi que par la zone de danger grave de la canalisation VAL-DE-SAONE.

## La zone UB dite « Rue des écoles »

---

### Vocation de la zone

Inscrite au sein de la zone UB, cette zone à vocation à accueillir une mixité de constructions admises par le règlement.

Elle s'inscrit sur un espace interstitiel de renouvellement du bourg de moins de 0.5 hectare situé au droit de la Rue des écoles.

L'aménagement de la zone est soumis à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble sur l'ensemble de son emprise.

### Programmation

Dans le cadre de l'aménagement du site toute opération comprenant une vocation d'habitat devra prévoir la création d'environ 5 logements (densité brute de 10 logements par hectare environ).

La densité brute proposée pour cette zone de renouvellement (devant s'entendre comme incluant les espaces réservés aux voiries, réseaux et autres espaces publics compris) est moins dense que celle imposée au sein des zones à urbaniser en ce qu'elle tient compte des contraintes (proximité de la salle des fêtes, du groupe scolaire) et particularités propres de la zone (permettre le maintien voire le développement du site agricole). En outre, la proximité du groupe scolaire nécessite de ne

pas accroître outre mesure le flux de véhicules nouvellement engendré sur la Rue des écoles et ce afin de ne pas créer des problèmes d'insécurité éventuels.

### Accessibilité et desserte

La zone sera desservie par la création d'une voie de circulation interne permettant la réalisation d'un bouclage entre la Rue des Ecoles et la Rue du Paquier Garnier, améliorant ainsi la fluidité de la circulation sur ces axes. A noter qu'avant la révision du Plan Local d'Urbanisme, un emplacement réservé était institué à l'issue de la Rue du Paquier Garnier pour permettre le demi-tour aisé des véhicules.

La voie de desserte interne de la zone devra être constituée d'une aire de retournement permettant le demi-tour aisé des véhicules. Cette aire devra permettre la poursuite de la voie interne dans le prolongement de l'emplacement réservé inscrit au Plan Graphique. Dans le cas où l'amorce de voirie aurait été réalisée sur l'emplacement réservé jusqu'au droit de la zone, la placette de retournement ci-dessus imposée ne sera plus exigée.

Dans tous les cas, la voie de desserte interne devra être suffisamment dimensionnée pour permettre le passage de véhicules agricoles éventuels, ainsi que la création d'un cheminement piétonnier si ce dernier n'est pas spécifique (permettant le déplacement interne aisé et sécurisé des piétons au sein de la zone et notamment entre la Rue du Paquier Garnier et la Rue des Ecoles).

### Principes d'aménagement du site

Une frange paysagée ou tout autre aménagement (clôtures traitées par des grillages doublés de haies vives, sont préconisées les essences à feuille caduc, les plantations de résineux et de feuillus persistants (thuya, laurier, ...) sont interdites) devra jouer une fonction de transition paysagère sur la façade Sud de l'opération. Cette prescription a pour objectif de soigner la perception visuelle de la lisière urbaine, entre urbanisation et espace agricole, permettant notamment une intégration optimale des nouvelles constructions dans le paysage.

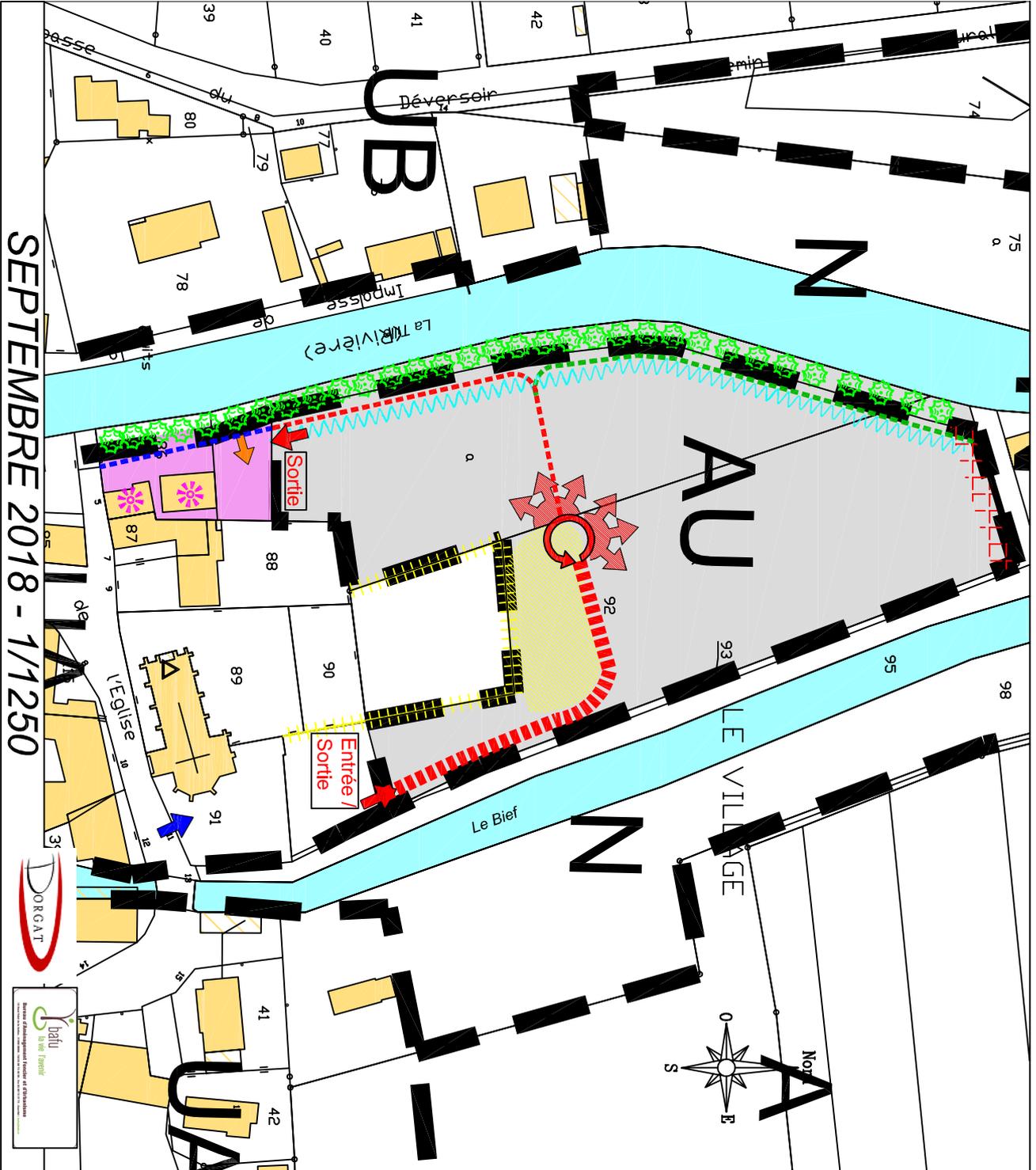
L'aménagement du site devra permettre la création d'un effet de clos qui doit contribuer à la préservation du mur de pierres sèches existant le long de la Rue des Ecoles. Le mur ne pourra faire l'objet que d'un percement (voir deux en cas de cheminement piétonnier séparé). Tout autre accès sur la Rue des Ecoles est interdit. La limitation du nombre d'accès contribue à réduire les risques d'insécurité liés à l'aménagement de la zone, notamment à proximité du groupe scolaire.

### Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

L'aménagement de la zone 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.

# Orientations d'Aménagement et de Programmation du secteur "Le Village"

## Légende et programmation



**EMPRISE**  
 Emprise de la zone AU et du secteur AUI 0.82 ha  
 Emprise de la zone de réaménagement de l'existant 0.07 ha

**PROGRAMMATION**  
 6 logements (densité brute minimale de 7 logements par hectare)

**MODALITES DE DESSERTE ET SCHEMA DE PRINCIPLE**  
 Entrée Sens de circulation

Voie principale véhicule et piétonne à double sens  
 Voie secondaire véhicule et piétonne à sens unique  
 Voie secondaire véhicule et piétonne à double sens

**ACCESSIBILITE**  
 Chemin piétonnier  
 Accès à créer  
 Accès à préserver

Accès charretier à créer  
**PRINCIPLE D'AMENAGEMENTS URBAINS**  
 Création d'une aire de retournement  
 Création de places de stationnement  
 Ouverture visuelle (prescription de clôtures)

Porte d'entrée commune  
 Préservation du mur d'enceinte  
 Bâtiment à démolir ou réhabiliter  
 Zone non aedificandi

**PRINCIPLE D'AMENAGEMENTS PAYSAGERS**  
 Préservation de la ripisylve de la Tille

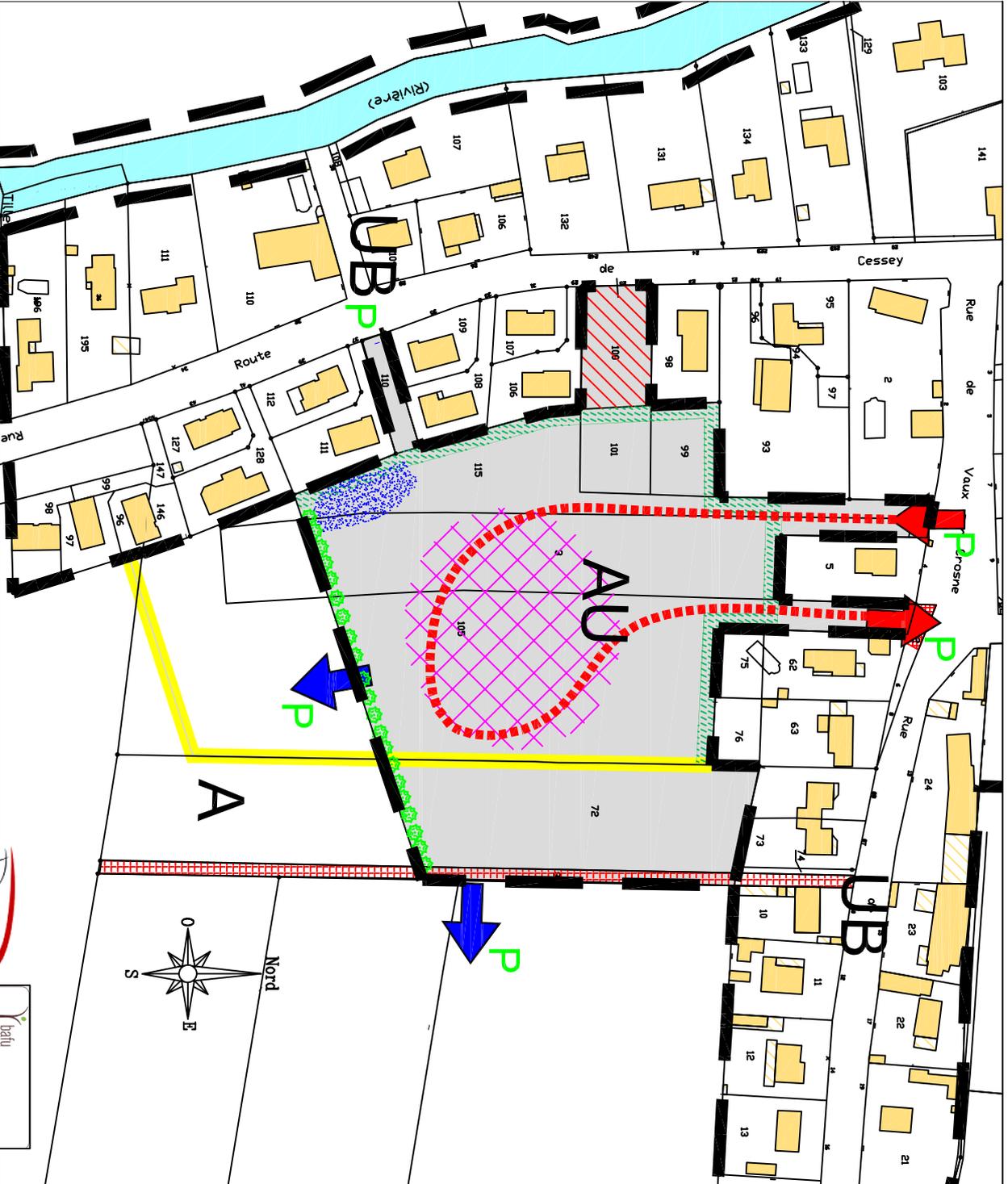
SEPTEMBRE 2018 - 1/1250



Voir partie textuelle pour les conditions complètes

# Orientations d'Aménagement et de Programmation du secteur "Route de Cessey"

## Légende et programmation



Emprise des OAP -> 2.12 Ha

### PROGRAMMATION

- 29 logements (densité brute minimale de 13 logements à l'hectare) dont :
- Une ou plusieurs opérations d'ensemble cohérentes
- Dont 4 logements de type T-1-T-2-T-3

### MODALITE DE DESSERTE

- Principe de desserte véhicule (sens unique éventuel)
- Accessibilité véhicule à créer
- Espaces en attente pour urbanisation future
- Accès piéton à créer
- Accès charretier possible depuis la Rue de Cessey pour une construction

### PRINCIPE D'AMENAGEMENTS PAYSAGERS

- Traitement paysager de la frange urbaine

### INSERTION DES CONSTRUCTIONS

- Marge de recul Inconstructible
- Constructions denses à privilégier
- Chemin agricole à préserver

### GESTION DES EAUX PLUVIALES

- Zone de rétention/infiltration des eaux de voiries

### CONTRAINTES TECHNIQUES

- Canalisation électrique

Voir partie textuelle pour les conditions complètes

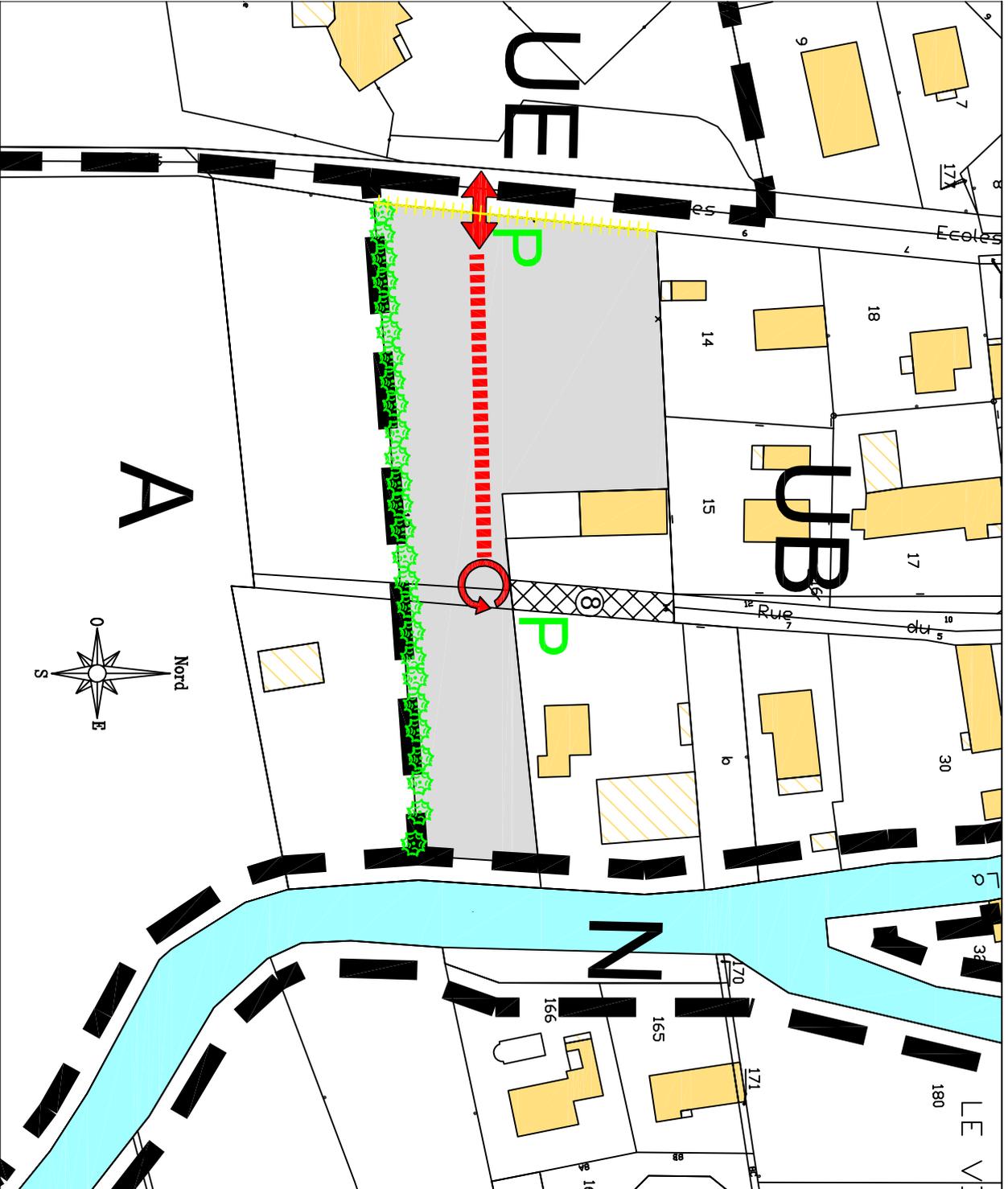
Octobre 2017 - 1/2000





# Orientations d'Aménagement et de Programmation du secteur "Rue des écoles"

## Légende et programmation



**EMPRISE**  
 Emprise de la zone de renouvellement urbain 0.5 ha

**PROGRAMMATION**  
 Densité brute de l'ordre de 10 logements à l'hectare

**MODALITES DE DESSERTE ET SCHEMA DE PRINCIPLE**  
 Voie principale véhicule et piétonne

**ACCESSIBILITE**  
 Accès à créer

 Création d'une aire de retournement en cas de non aménagement de l'emplacement réservé  
 Accès piéton à créer

**PRINCIPLE D'AMENAGEMENTS URBAINS**  
 Préservation du mur de pierres sèches (sauf percement pour un accès unique) dans le cas de la création d'un effet de clos comme indiqué dans les orientations textuelles

**PRINCIPLE D'AMENAGEMENTS PAYSAGERS**  
 Traitement paysager de la franche urbaine

