

Commune de **BRAZEY-EN-PLAINE**



Plan Local d'Urbanisme

Historique du PLU :

-Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 24/09/12.

-Modification simplifiée n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 29/04/2013

-Modification de droit commun n°1 lancée par délibération du Conseil Municipal en date du 16/10/2014

-Modification de droit commun n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 22/06/2015

- MODIFICATION N°1 - PIECE 5

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT MODIFIEES

VISA

DATE

Introduction

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

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

«peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. »

Ces deux types d'orientations (orientations générales et orientations propres à certains quartiers ou secteurs) n'ont pas la même portée juridique. Désormais, 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 ces orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou des secteurs, contenues dans le présent document. (art. L. 123-5).

Ce document comprend conformément à l'article R 123-6, les conditions d'aménagement et d'équipement des zones à urbaniser équipées en périphérie immédiate (AU) ainsi que des orientations pour trois secteurs situés :

- en zone urbaine U vers le lieu dit « Les Meix Plonnet »
- en zone urbaine U rue du Champ Bouffard
- et en zone urbaine UE vers le lieu dit « En Morée ».

LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DES ZONES A URBANISER

(« AU », « AUE »)

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

La qualité de l'espace collectif

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

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

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

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

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

S'agissant du degré de précision des emplacements des flèches d'accès, elles ne sont que la matérialisation d'une volonté de liaison dont l'emplacement est quant à lui indicatif. La localisation peut être ajustée en fonction des plans de composition urbanistique des opérations. Seuls les accès dans leur principe sont imposés, la trajectoire interne des voies pourra être différente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La sécurité

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

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

Les réseaux

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

Les principaux éléments auxquels il doit être porté attention sont :

- l'assainissement des eaux usées et pluviales
- l'eau potable (pour les besoins de bouclage ultérieur du réseau, ou de défense incendie). Les canalisations devront être dimensionnées pour permettre un débit réglementaire.
- Les réseaux d'électricité et de télécommunication devront être enterrés.
- les espaces à laisser en attente en prévision d'une extension de la trame viaire tant véhicules que piétonnes et de ses réseaux devront être aménagés et viabilisés de telle sorte qu'une éventuelle poursuite de l'urbanisation puisse être greffée directement dessus.

B – SCHEMA DE CIRCULATION ET PROGRAMME DES ZONES AU

La Commune de Brazey-En-Plaine est confrontée à des difficultés de liaisons inter quartiers comme il est expliqué dans le diagnostic (coupures naturelles et artificielles nombreuses telles que la voie ferrée, le Canal de Bourgogne, la Bièvre, les impasses).

Ainsi un des grands enjeux du PLU est de mettre en place pour l'avenir un projet de développement intégrant des schémas de circulation cohérents.

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

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

Cette interdiction sera écartée en cas de parcelle ou partie de parcelle comprise en zone AUE, destinée à être rattachée à des propriétés bâties riveraines, ou à une autre opération.

Pour les schémas, voir en fin de document.

En outre, pour chaque zone une orientation relative au programme est donnée.

Il est précisé pour l'ensemble des zones AU à vocation principale d'habitat que toute opération nouvelle de plus de trente logements comportera au moins 15% de logements locatifs, qui pourront par ailleurs faire l'objet d'un transfert à l'intérieur des différentes zones AU ou du territoire communal, à l'échelle desquelles / duquel la proportion de logements locatifs doit être appréciée.

Zone « En Bozée » :

Il s'agit d'un espace interstitiel d'environ 3,9 ha en arrière de front bâtis d'habitat pavillonnaire. Sa vocation principale est donc l'habitat pavillonnaire individuel avec toutefois au moins ¼ du nombre de logements en habitat accolé/ groupé/ intermédiaire ou petit collectif. La densité minimale s'approchera d'au moins 14 logements par hectare et au moins 20% des logements produits seront des logements « *aidés* » (confère rapport de présentation sur cette notion).

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'ensemble dont la superficie ne saurait être inférieure à environ 8 000m² afin de garantir la cohérence urbanistique ainsi que la faisabilité technique et financière de l'aménagement.

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** à vocation d'espaces verts¹ ou de jardins sont créées conformément au schéma ci-après. Ces marges de retrait seront intégrées à l'opération d'aménagement à moins qu'elles ne soient conservées pour une même vocation d'espace vert, par une propriété bâtie riveraine.

A noter que la marge de retrait des constructions le long de la voie ferrée comprises dans la zone UC riveraine de la zone AU, n'a pas à être intégrée dans une opération d'aménagement de la zone AU puisqu'elle a une vocation toute autre, celle d'interdire toute construction, y compris les abris de jardins ou les piscines, à proximité immédiate des rails.

Accessibilité et desserte

Cette zone AU est située en bordure de deux axes importants : la RD 968 et la rue de Breuvail (beaucoup empruntée pour l'amenée des enfants à l'école notamment).

Les trois accès sont localisés dans les derniers passages encore libres des fronts bâtis de la rue de Breuvail et de la RD 968.

Le schéma de circulation prévoit la desserte de la zone AU par deux accès principaux qui seront reliés par une voie traversante de la zone.

Un troisième accès à vocation de desserte secondaire est prévu afin de diffuser le trafic qui se concentre actuellement sur la rue de Breuvail d'une part, et pour éviter toute sensation d'enfermement dans la future zone AU d'autre part, puisque celle-ci se trouve « cernée de bâti » (motifs de sécurité routière et civile, de qualité du cadre de vie, et de la nécessité de pouvoir circuler librement d'un quartier à l'autre).

Le schéma de voirie « véhicules » interne à la zone AU devra être suffisamment dissuasif pour ne pas devenir un axe d'évitement de la RD 968 (courbes, aménagements routiers, gabarits de voie...).

Concernant l'accès secondaire sur la rue de Breuvail, au niveau de l'emplacement réservé n°2, l'obligation de l'aménageur de la zone AU sera de prévoir une voirie ou un espace en attente pour une voirie future au débouché de l'emplacement réservé n°2, dans une forme et une emprise étudiées pour pouvoir réaliser une liaison sécurisée sur la rue de Breuvail.

¹ Les abris de jardin de moins de 15m² sont autorisés

Zone AU « En la Vigne » (vers le cimetière)

Cette zone AU d'une superficie d'environ 4,3 ha, a une vocation principale d'habitat devant accueillir de l'habitat pavillonnaire individuel avec toutefois au moins $\frac{1}{4}$ du nombre de logements en habitat accolé/ groupé/ intermédiaire ou petit collectif.

La densité minimale s'approchera d'au moins 25 logements par hectare et au moins 20% des logements produits seront des logements « aidés » (confère rapport de présentation sur cette notion).

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'ensemble dont la superficie ne saurait être inférieure à environ 8 000m² afin de garantir la cohérence urbanistique ainsi que la faisabilité technique et financière de l'aménagement.

Cette zone est à proximité du cimetière et de son emplacement réservé. **Une marge de retrait** des futures constructions est donc prévue par les présentes orientations d'aménagement conformément au schéma ci-après.

Cette marge de retrait a une vocation d'espaces verts² ou de jardins et doit être intégrée à l'opération d'aménagement.

Une autre marge de retrait à vocation d'espace vert ou de jardin est créée aux abords de l'ancien moulin au sud de la zone. Celle-ci se trouve en zone UC, elle n'a donc pas vocation à être intégrée à l'opération d'aménagement de la zone AU mais simplement à créer un espace de respiration entre bâti actuel et futur.

Il est noté l'importance du fossé d'eaux pluviales qui borde la zone actuellement à l'Est, au Sud et au Sud-ouest, ce dernier participant à la gestion des eaux pluviales des quartiers en amont.

Ce fossé devra être conservé ou pourra être déplacé au sein de la zone AU pour des motifs de cohérence d'urbanisme ou de commodité d'entretien. En cas de modification du fossé dans son tracé ou sa nature, voire son remplacement par d'autres dispositifs si besoin, un mode de gestion alternatif devra être proposé au sein de l'opération pour garantir une bonne gestion des eaux pluviales de la zone AU en prenant en compte les eaux pluviales amont qui y transitent déjà.

Accessibilité et desserte

La zone est à proximité de deux grands virages de la rue de Breuvail et du passage à niveau. Ainsi, pour des raisons de sécurité, la zone sera desservie par une seule voie d'accès sur la rue Chanoine Bonnard pour entrer et sortir du futur quartier.

Les accès charretiers directs sur la rue Chanoine Bonnard sont à exclure sauf exception tout à fait ponctuelle sous réserve de ne pas compromettre la sécurité routière eu égard aux virages et au futur carrefour à créer et sans que cela n'aboutisse à exonérer l'aménageur de la réalisation de tout ou partie de la voie de desserte principale de la zone et de son carrefour sur la rue Chanoine Bonnard.

² Les abris de jardin de moins de 15m² sont autorisés

Pour la desserte interne de la zone, il est préconisé la réalisation d'une voie en forme de « **d** » (une allée qui se termine en boucle au lieu d'une impasse) sur le carrefour unique à créer.

Un espace en attente devra être prévu afin de ne pas compromettre la réalisation ultérieure éventuelle d'une liaison véhicules avec les espaces agricoles situés à l'Ouest, de l'autre côté de la voie ferrée, au droit de la flèche située dans l'emplacement réservé n°1

Cette zone AU est la zone la plus proche de la Gare à pied et c'est la raison pour laquelle la création d'un cheminement piétonnier est imposée au sein de la zone AU reliant la rue Chanoine Bonnard et la pointe sud de l'opération (confère schéma ci-après), dans la perspective de joindre la rue du Moulin.

Enfin, la proximité de la Bièvre avec cette zone AU conduit à rappeler l'existence du phénomène d'inondation par remontée de nappe qui touche Brazey-En Plaine par endroits, dont une cartographie est disponible dans le rapport de présentation. Une vigilance devra être portée à ce propos notamment dans le traitement des eaux pluviales de la zone.

Zone « Le Parc » (ou le château)

Cette zone est un espace interstitiel de 1,7 ha situé au sein de la zone de centre ancien UC.

Sa localisation privilégiée en fait une zone de développement potentielle à vocation principale d'habitat mais acceptant une diversité de fonction et de formes urbaines conformément au règlement de la zone UC.

Le programme sera à définir en prenant en compte cette position centrale et son environnement.

Sa densité devra être d'au moins environ 25 logements à l'hectare.

Au moins 20% des logements produits seront des logements « aidés » (confère rapport de présentation sur cette notion).

Toute construction ne sera autorisée dans le secteur identifié par une trame grisée dans le plan ci-après, que si elle s'intègre dans **une opération incluant la totalité de l'emprise identifiée en grisée**, avec toutefois possibilité d'exclure une partie de terrain rattachée à une propriété bâtie riveraine.

L'autre condition en matière de choix de plan de composition relève de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine architectural et paysager actuel.

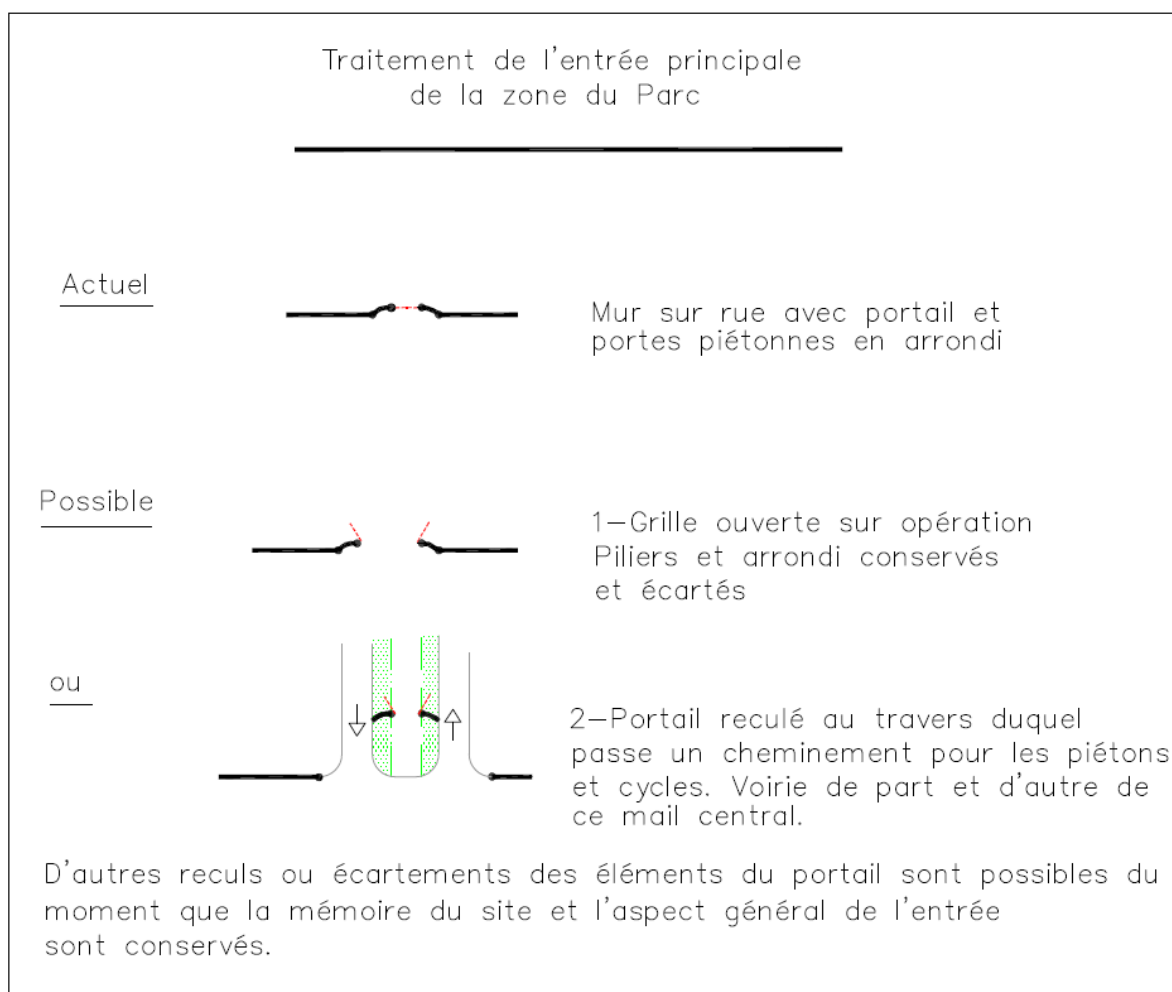
En effet, le site est l'ancien parc du Manoir ou du « château » et plusieurs éléments témoignent de ce passé : le mur d'enceinte, les éléments de porte d'entrée du parc, la petite bâtisse à l'entrée du terrain, et le parc arboré au fond.

Il est donc prévu une obligation de :

- conserver le mur d'enceinte avec pour seule exception, la percée des accès imposés rue des Pauthières et route de Dijon (pour réaliser un « Tourne à gauche » de préférence).
- conserver le caractère de l'entrée principale actuelle conformément à l'encadré ci après.
- Mettre en valeur la perspective sur le château dans le choix du plan de composition (espaces communs, hauteur, formes et implantations des futurs bâtiments).

En outre, que ce soit dans le cadre d'une opération d'aménagement ou simplement dans le cadre de l'aménagement de la partie du parc ne figurant pas dans la zone grisée, un esprit paysager devra dans tous les cas être conservé au niveau de la localisation figurée sur le plan croquis ci-après.





Accessibilité et desserte

La desserte de la zone est prévue par deux accès, l'un sur la route de Dijon (RD 968) et l'autre sur la rue Pauthière.

Concernant la nature de l'accès sur la route de Dijon, il existe deux possibilités sachant que la seconde (la réalisation d'un carrefour de type « Tourne à gauche ») est à privilégier:

- - Soit un simple carrefour en « tourne à droite », ce qui signifie que l'on pourra entrer dans l'opération en venant de Dijon (en venant du hameau de Pont Hemery), et ressortir de l'opération direction Saint Jean De Losnes, vers le centre bourg et le hameau d'Ennevement.

En effet, actuellement et pour les autres directions, il existe déjà un carrefour en « tourne à gauche » rue Pauthière, donc un nouveau « tourne à gauche » n'est pas imposé car non indispensable pour l'opération.

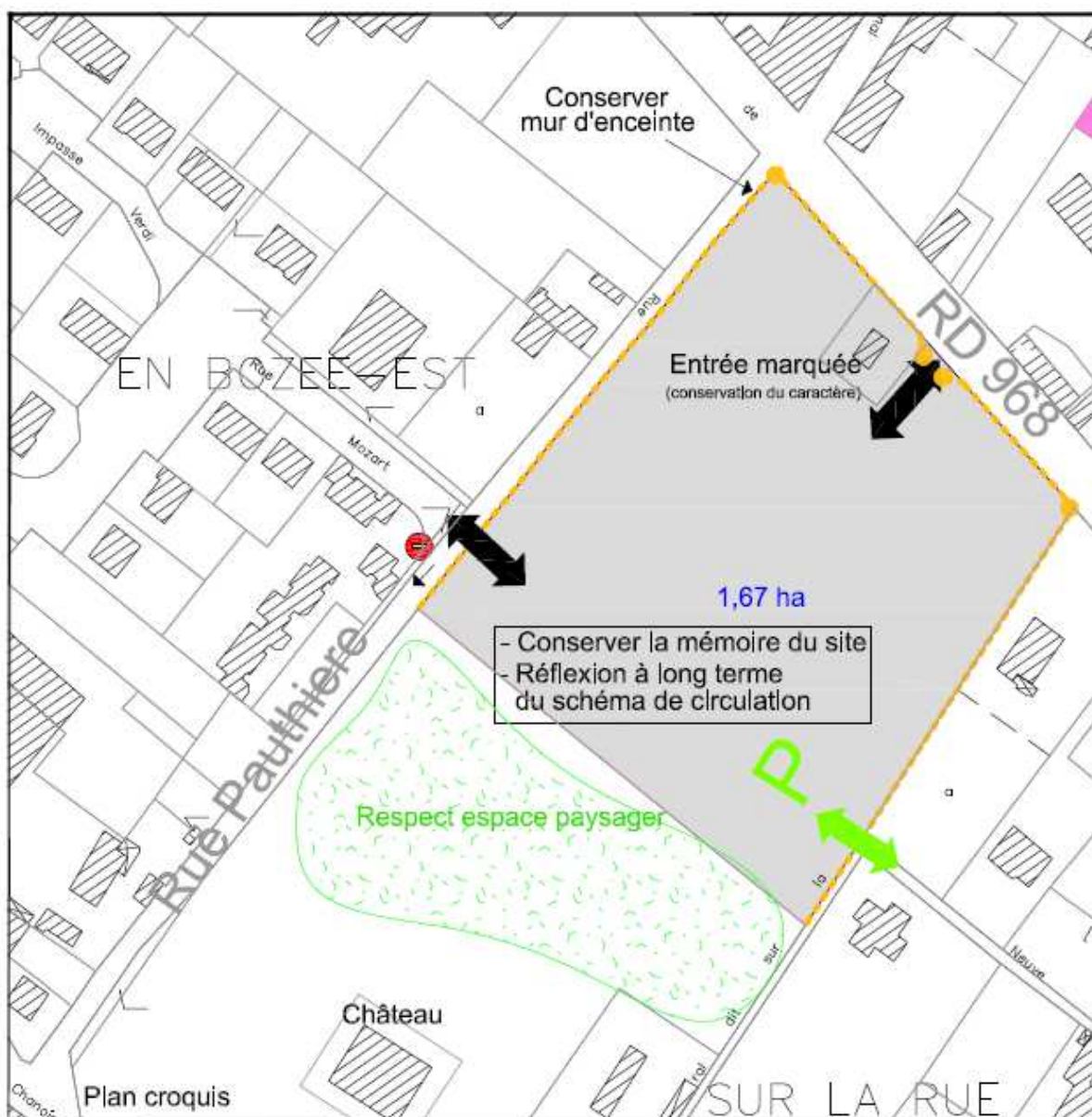
- soit un carrefour en « Tourne à gauche », préconisé puisqu'il permettrait d'améliorer la sécurité de ce tronçon de route de Dijon. En effet, ce nouveau carrefour pourrait à l'avenir remplacer l'actuel « Tourne à gauche » de la rue des Pauthières en étant plus confortable et mieux aménagé, donc plus sécurisé.

Cela pourrait s'accompagner d'un passage en sens unique d'une partie de la rue des Pauthières, à partir du croisement avec la rue Mozart :

- Sens unique descendant depuis la rue de Dijon jusqu'au niveau de la rue de Mozart (possibilité de tourner à droite rue de Mozart, de poursuivre tout droit vers la rue Chanoine Bonnard ou de tourner à gauche dans l'opération pour retourner éventuellement sur la rue de Dijon à travers l'opération).
- Double sens entre la rue Chanoine Bonnard et la rue de Mozart : ceux qui rejoignent la rue de Dijon depuis la rue Chanoine Bonnard passeront par la nouvelle opération.

Ce nouveau schéma de circulation sécuriserait le trafic automobile par la création d'un « Tourne à gauche » mieux aménagé et allégerait la circulation sur la rue des Pauthières (sécurité des piétons).

Dans tous les cas, la création d'un accès piétonnier sur le chemin de la Neuve au sud-Est de l'opération est obligatoire.



Zone des Meix Beaudot (ancienne casse)

Cette zone d'environ 4,2 ha est un espace interstitiel au sein d'un quartier d'habitat et était affecté à une activité aujourd'hui révolue de « casse automobile ».

Ce site est classé en zone constructible AU à vocation principale d'habitat afin qu'il soit réhabilité et transformé en quartier d'habitat. Au moins 20% des logements produits seront des logements « aidés » (confère rapport de présentation sur cette notion).

Tout ou partie du bâti actuel sera amené à être déconstruit avec tri des déchets et éventuellement dépollution si nécessaire, conformément à la réglementation en vigueur.

Les constructions ne seront admises que si elles s'intègrent dans une opération d'aménagement d'ensemble intéressant tout ou partie de cette zone AU. Tout projet doit être conçu de manière à ne pas compromettre la constructibilité du surplus de la zone.

La proximité des équipements publics majeurs de la Commune et des commerces confèrent au site une position centrale qu'il convient de prendre en compte dans la définition du programme :

- prévoir de réaliser du logement notamment en petits bâtiments collectifs afin d'obtenir une **densité globale sur la zone de l'ordre d'au moins 30 logements par hectare** (densité brute c'est-à-dire calculée par rapport au tènement foncier d'origine).
- possibilité de réaliser un « éco-quartier » eu égard à la taille, la localisation et la nature de l'opération (reconversion d'un ancien site industriel).

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** à vocation d'espaces verts³ ou de jardins sont créées conformément au schéma ci-après. Il en est de même pour la marge de retrait prévue le long du Canal afin de préserver la promenade le long de ce dernier. 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.

Un cœur d'îlot paysager devra être prévu vers le centre de l'opération (localisation à adapter en fonction du projet d'urbanisme).

Accessibilité et desserte

Un seul accès est possible à ce jour : celui déjà existant sur la rue de Dijon matérialisé par une double flèche au plan ci-après.

Un cheminement piétonnier reliant l'entrée principale de l'opération au Canal de Bourgogne devra être prévu au sein de la zone AU.

Il débouchera sur le Canal en un point défini en fonction du projet d'urbanisme par un accès à prévoir le long de la façade nord-est de l'opération.

Enfin, les présentes orientations d'aménagement prévoient une zone de hauteur limitée au droit et au sud de ce passage en zone UC, afin d'éviter tout « effet de couloir », étant donné l'étroitesse relative de ce dernier.

³ Les abris de jardin de moins de 15m² sont autorisés

Zone En Sarteron

Il s'agit d'un espace interstitiel d'environ 4,2 ha en arrière de fronts bâtis d'habitat pavillonnaire. Sa vocation principale est donc l'habitat pavillonnaire individuel avec toutefois au moins ¼ du nombre de logements en habitat accolé/ groupé/ intermédiaire ou petit collectif. La densité minimale s'approchera d'au moins 14 logements par hectare, et au moins 20% des logements produits seront des logements « *aidés* » (confère rapport de présentation sur cette notion).

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre d'une opération unique devant concerner l'ensemble des parcelles non bâties avec possibilité toutefois de ne pas inclure les parcelles rattachées à des propriétés bâties riveraines et ce, afin de garantir la cohérence urbanistique ainsi que la faisabilité technique et financière de l'aménagement.

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** à vocation d'espaces verts⁴ ou de jardins sont créées conformément au schéma ci-après.

Ces marges de retrait seront intégrées à l'opération d'aménagement à moins qu'elles ne soient conservées pour une même vocation d'espace vert, par une propriété bâtie riveraine.

Cette marge de retrait pourra accueillir un accès vers la RD 968.

Accessibilité et desserte

La zone sera desservie par un accès véhicule principal sur la rue des Meix Au Cas puis par un accès secondaire de type accès de service pour les services publics et les piétons, sachant qu'il existe deux possibilités de localisation pour cet accès secondaire matérialisées par des flèches au plan ci-après.

⁴ Les abris de jardin de moins de 15m² sont autorisés

Zone AUE "En la Courbe"

Vocation de la zone et programme

Zone de développement économique à vocation notamment commerciale de 5 ha environ.

Il s'agit du principal secteur de développement commercial de la Commune, bénéficiant de la vitrine commerciale et de l'accessibilité de la route départementale n°968 et situé à moins de 400 mètres à pied de la Mairie.

Dans le futur parti d'urbanisme de la zone AUE, une frange paysagée ou tout autre aménagement devra jouer une fonction de transition entre le bâti d'habitat actuel de la zone UC et la future zone commerciale.

Il est également prévu l'obligation de traiter de la limite entre la zone AUE et l'espace agricole. 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.

Des **noues végétalisées** devront être créées aux abords de certaines voies à minima selon le principe figuré au plan ci-après c'est-à-dire au moins le long de la RD968 (hors carrefour à créer) et de part et d'autre de la voie primaire de l'opération figurant sur le schéma.

Obligation d'opérations d'ensemble :

Afin de s'assurer de la réalisation du carrefour nécessaire à la desserte de la zones AUE et de l'amorce de 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 que si elles s'intègrent dans une opération d'ensemble dont la superficie est au moins égale à 2 ha.

L'interdiction d'enclaver ou de compromettre la constructibilité future de parties de zone à urbaniser sera écartée en cas de parcelle ou partie de parcelle comprise en zone AUE, destinée à être rattachée à des propriétés bâties riveraines, ou à une autre opération.

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 figure au plan ci-après (en face de la rue Champ de Bœufs).

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. L'aménagement du futur carrefour sur la RD 968 devra faire l'objet d'une validation technique du Conseil Général de Côte-d'Or. Il devra également tenir compte de la préexistence d'accès charretiers sur le secteur.

A partir de cet accès unique sur la RD 968 (aucun accès charretier direct sur la RD 968), la desserte de la zone sera assurée par la création d'une voirie primaire à partir de laquelle se desserviront les futures constructions et d'où partiront les voies secondaires éventuelles.

Un espace en attente sera prévu vers le nord de la zone AUE afin de permettre la poursuite ultérieure de la voirie primaire susnommée.

En cas d'impasse ouverte à la circulation de plus de 50 mètres de longueur, une aire de retournement devra être prévue permettant aux véhicules légers et aux services publics de faire demi-tour.

En outre, quel que soit le parti d'aménagement retenu, celui-ci 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.

Modes de cheminements doux :

Un cheminement piétonnier devra être prévu afin de rejoindre le plus aisément possible le chemin des Meix Casaques

Plan croquis ci-après.

**LES CONDITIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT SPECIFIQUES AUX AUTRES
SECTEURS**

Zone urbaine U vers le lieu dit « Les Meix Plonnet », rue du Maréchal de Lattre

L'espace libre constitué par les parcelles n°7,115 et 145 participe à la desserte potentielle du lieu dit Les Meix Plonnet, d'autant plus que cet ensemble de parcelles se trouve juste en face de la Rue Jean Fichot, ajoutant une cohérence en matière de sécurité routière.

Bien que les arrières de propriété ne soient pas classés constructibles, il relève de l'intérêt général de veiller à ce qu'un passage soit préservé dans le front bâti pour l'avenir.



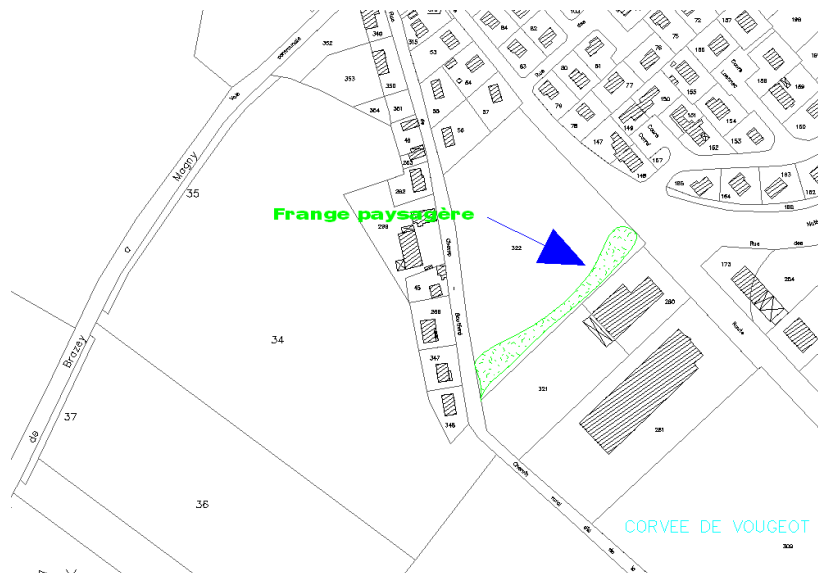
La taille (relativement) importante de cet espace libre au sein de la zone U constructible permet d'envisager une constructibilité conditionnée toutefois à la préservation de possibilités correctes de desserte et d'aménagement futurs des terrains situés à l'arrière en zone agricole.

Il conviendra donc de concevoir en cas de projet de construction sur ces parcelles, un détachement de lots cohérent avec le maintien d'un passage suffisant pour une voirie de type double sens menant jusqu'au fond des parcelles.

Rue du Champ Bouffard (parcelle communale)

Au moins 20% des logements produits seront des logements « *aïdés* » (confère rapport de présentation sur cette notion).

La densité minimale s'approchera d'au moins environ 14 logements à l'hectare.



Cette parcelle devenant constructible au PLU et afin d'éviter des difficultés de cohabitation habitat et économique, il est prévu de réaliser une frange paysagère sur la limite sud-est avec la zone économique, aménagée avec un traitement par vallonement du sol et plantations arborées et arbustives.

Sans présager de sa largeur, celle-ci devra être suffisante pour créer une protection visuelle et une ambiance végétale.

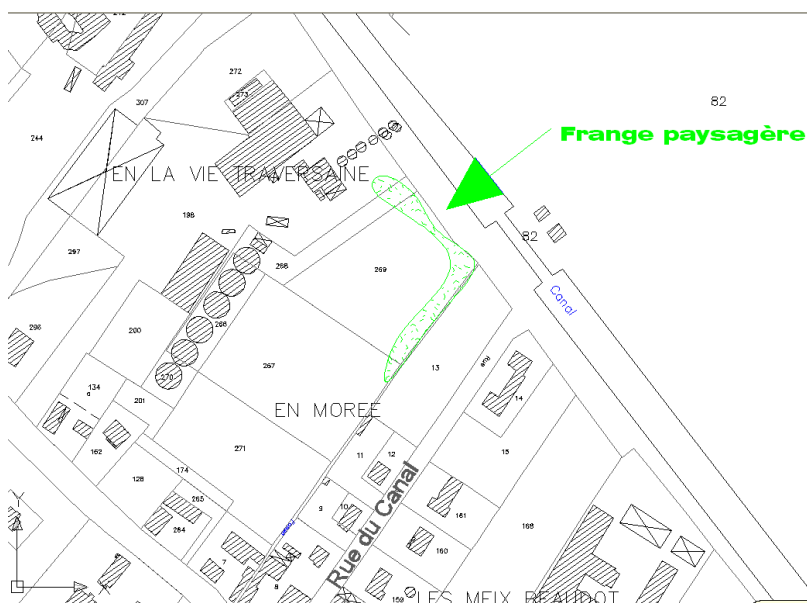
Il est rappelé que la parcelle est incluse en totalité dans la zone soumise à risque éventuel d'inondation de l'Atlas des Zones Inondables de la Vouge, reportée au document graphique de zonage du PLU.

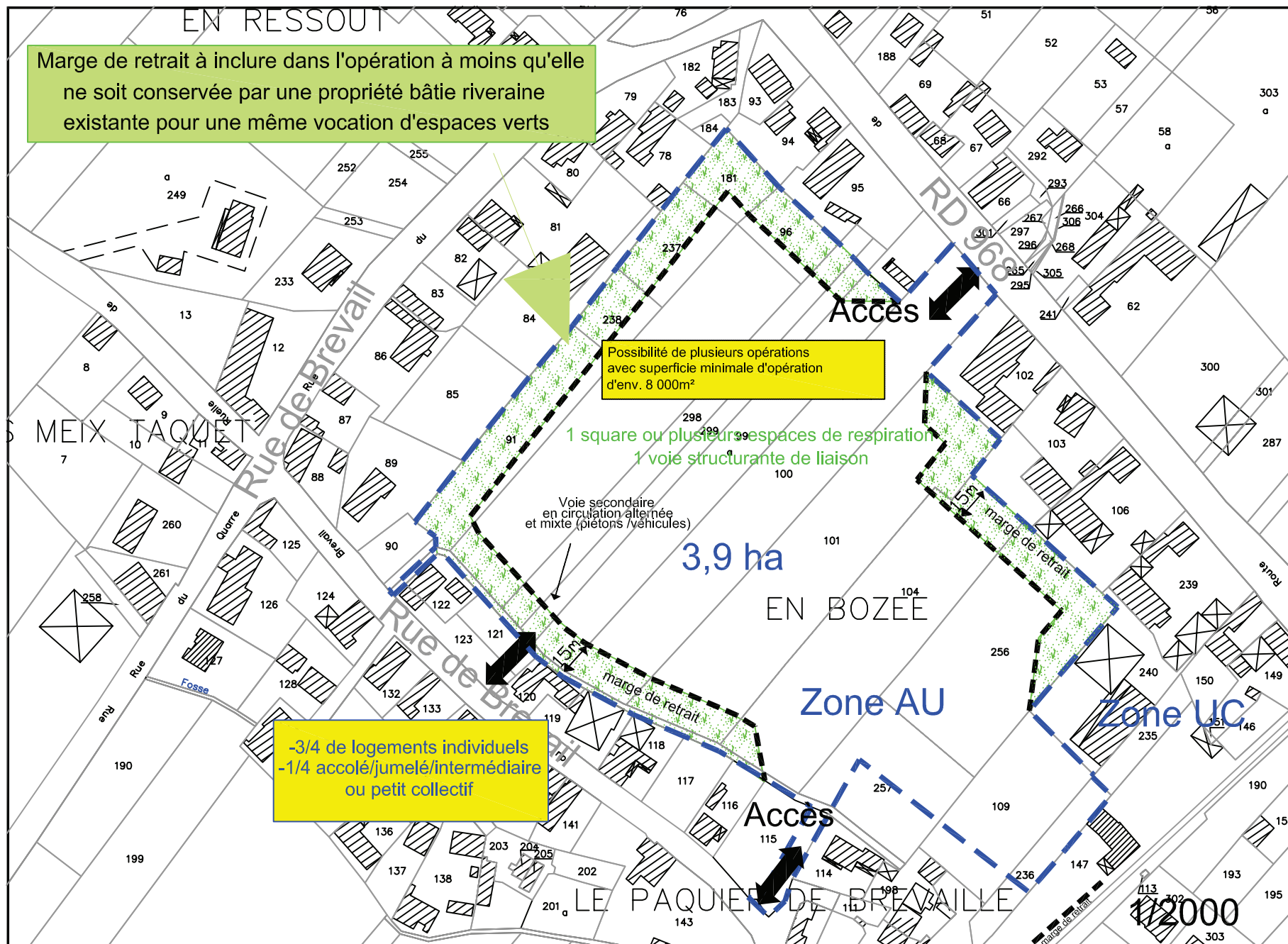
Zone UE vers le lieu dit « En Morée »

Afin de conserver un espace « tampon » entre la zone économique « de la Malterie » et l'habitat de la rue du Canal ainsi que le Canal de Bourgogne lui-même, il est imposé la création d'un espace vert de type frange paysagée, avec un traitement par vallonement du sol et plantations arborées et arbustives.

Sans présager de sa largeur, celle-ci devra être suffisante pour créer une protection visuelle et une ambiance végétale.

Modification n°1





La marge de retrait en bordure du cimetière est à inclure dans l'opération et à traiter en espaces verts

Extension
cimetière
+
liaison

6 040 m²

Voie ferrée
malterie

Accès
(véhicules et piétons)

Espace
en attente
pour liaison future

Zone AU
4,3 ha

-3/4 de logements individuels
-1/4 accolé/jumelé/intermédiaire
ou petit collectif

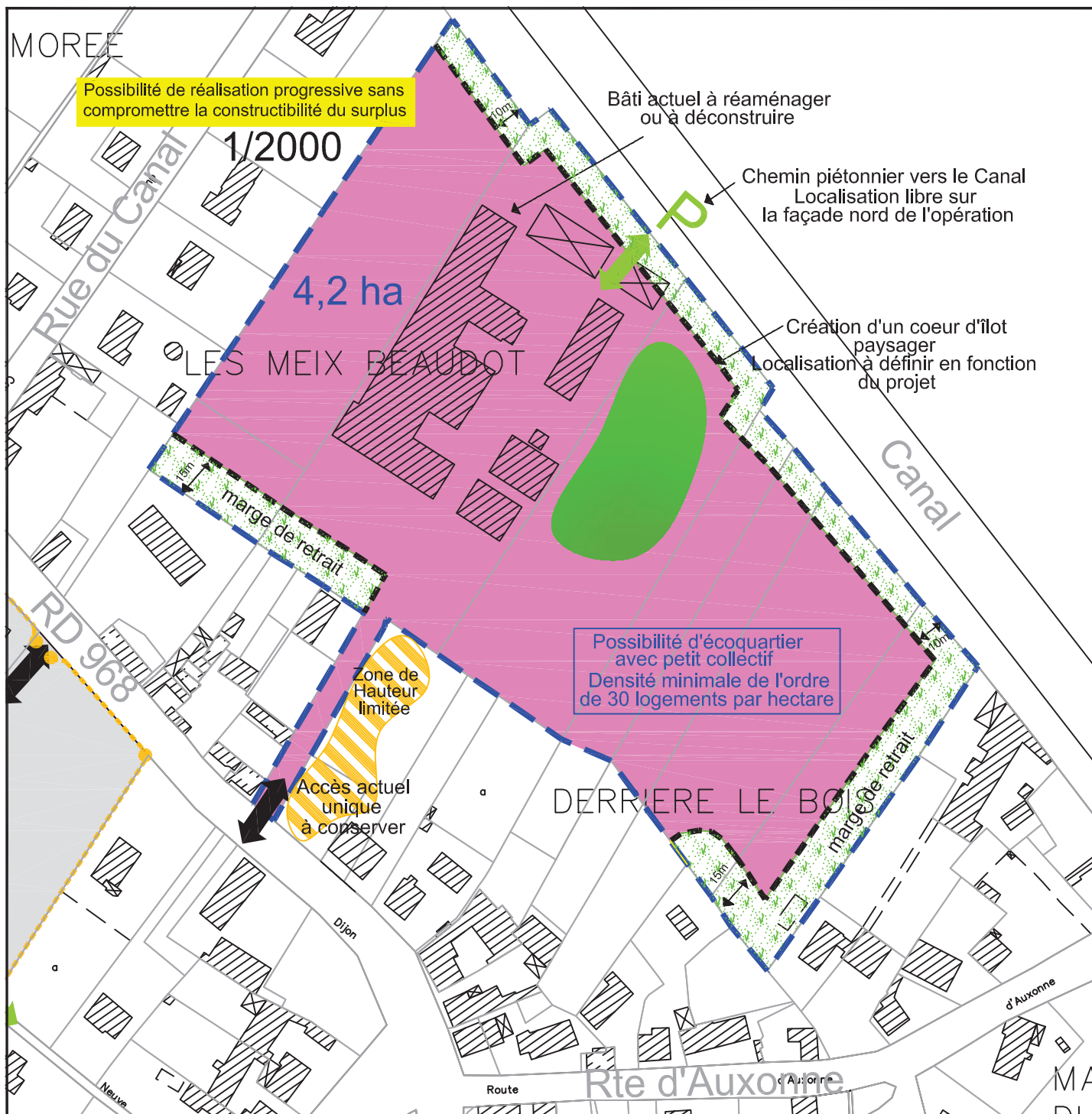
Possibilité de plusieurs opérations
avec superficie minimale d'opération
d'env. 8 000m²

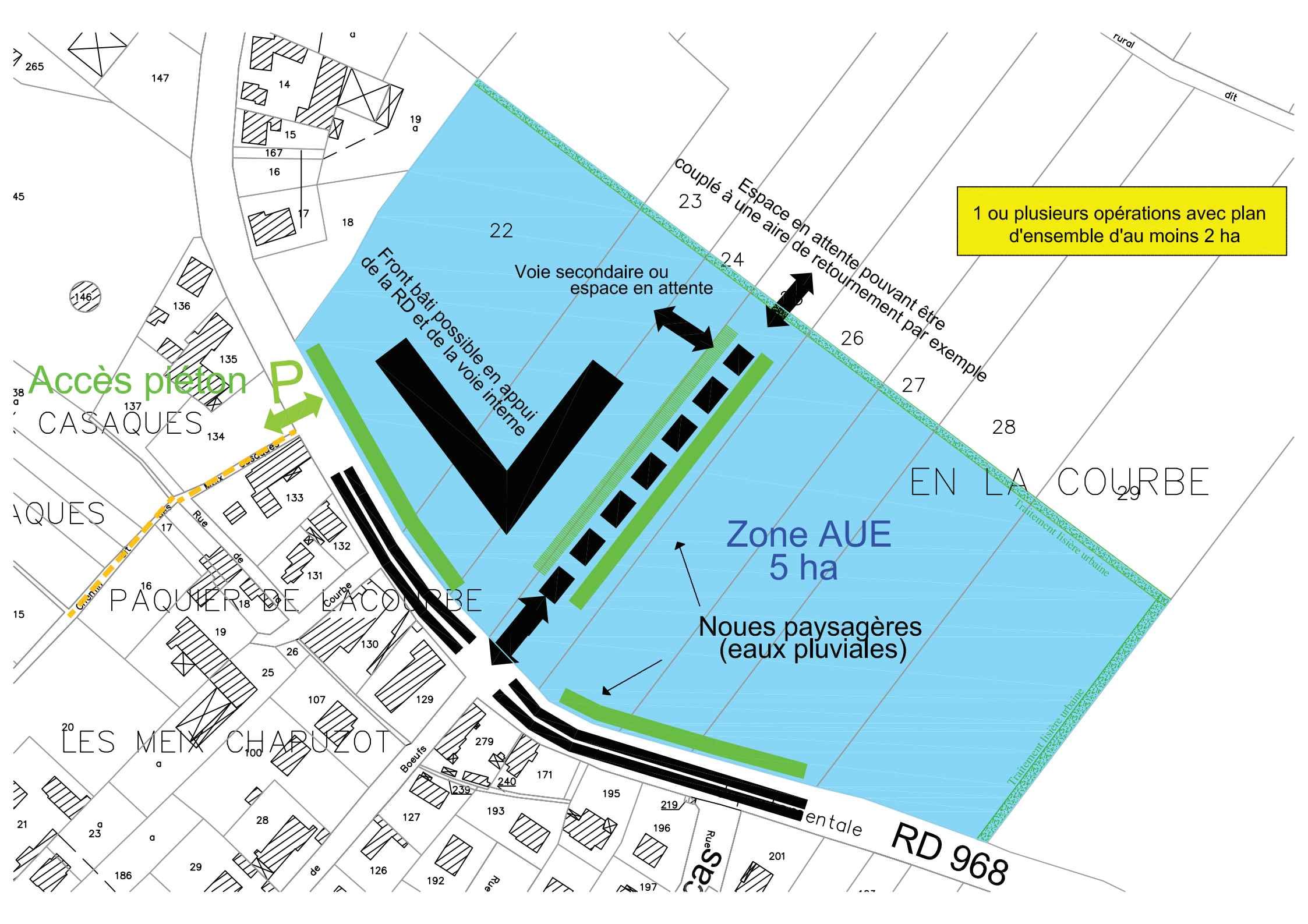
1/2000

Marge de retrait hors zone AU

Site agricole
Reprise potentielle

EN BOZE





1 ou plusieurs opérations avec plan d'ensemble d'au moins 2 ha

Accès piéton
CASAQUES

Front bâti possible en appui de la RD et de la voie interne

Voie secondaire ou espace en attente

Espace en attente pouvant être couplé à une aire de retournement par exemple

Zone AUE
5 ha

Noues paysagères
(eaux pluviales)

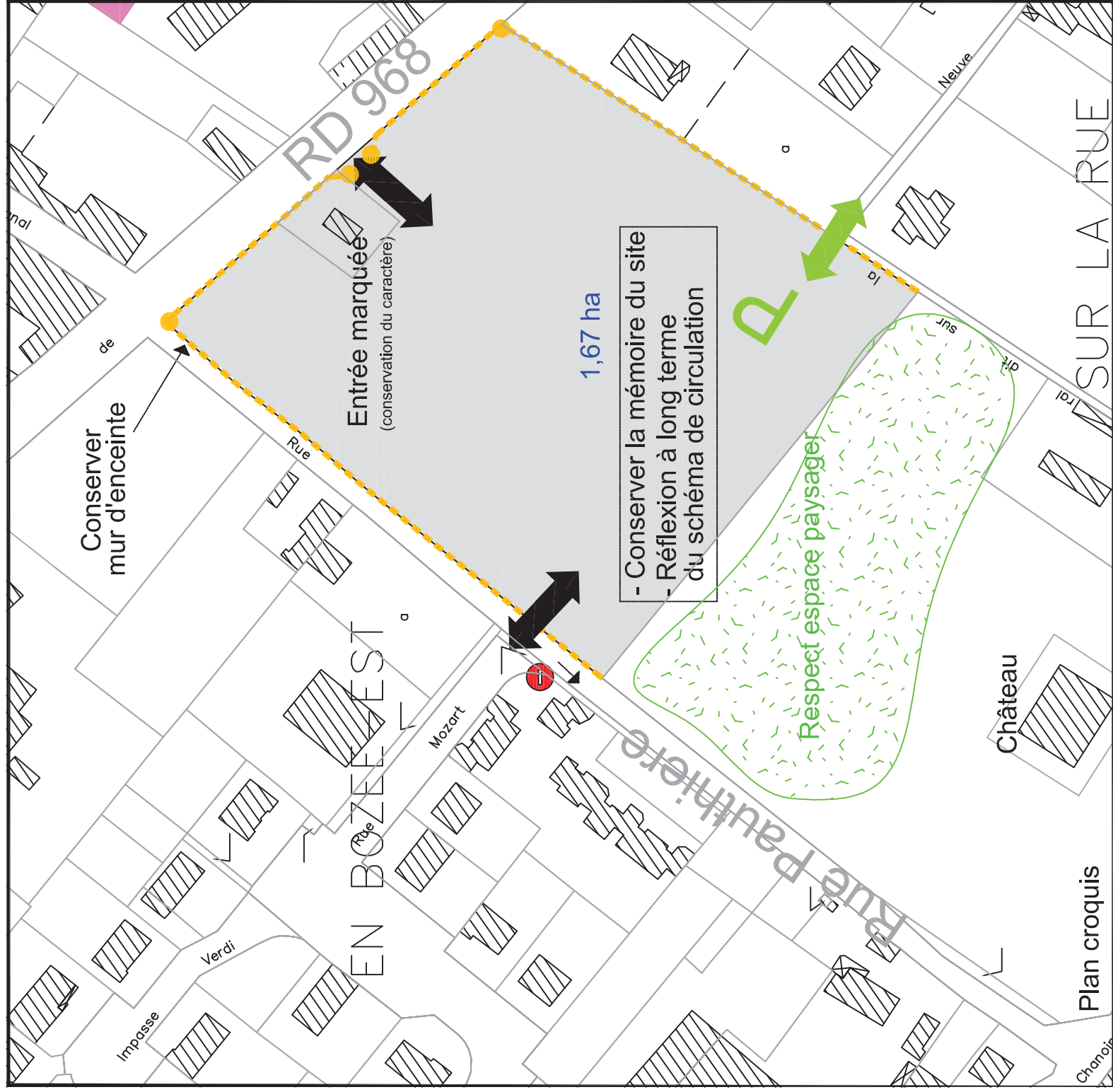
Traitement lisière urbaine

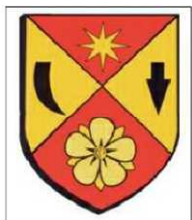
RD 968

EN LA COURBE

PAQUET DE LACOURBE

LES MEIX CHARUZOT





COMMUNE DE BRAZEY-EN PLAINE

Plan Local d'Urbanisme

HISTORIQUE DU PLU

- Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 24/09/2012
- Modification simplifiée n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 29/04/2013
- Modification de droit commun n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 22/06/2015
- Modification simplifiée n°2 approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 23/06/2018
- Modification de droit commun n°2 lancée par arrêté du Maire en date du 22/10/2018

VISA

DATE :

Modification de droit commun n°2

Pièce E

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION MODIFIÉE

DOSSIER D'APPROBATION

Orientation d'Aménagement et de programmation rue du Champ Bouffard (parcelle communale)

Au moins 20% des logements produits seront des logements « *aidés* »¹.

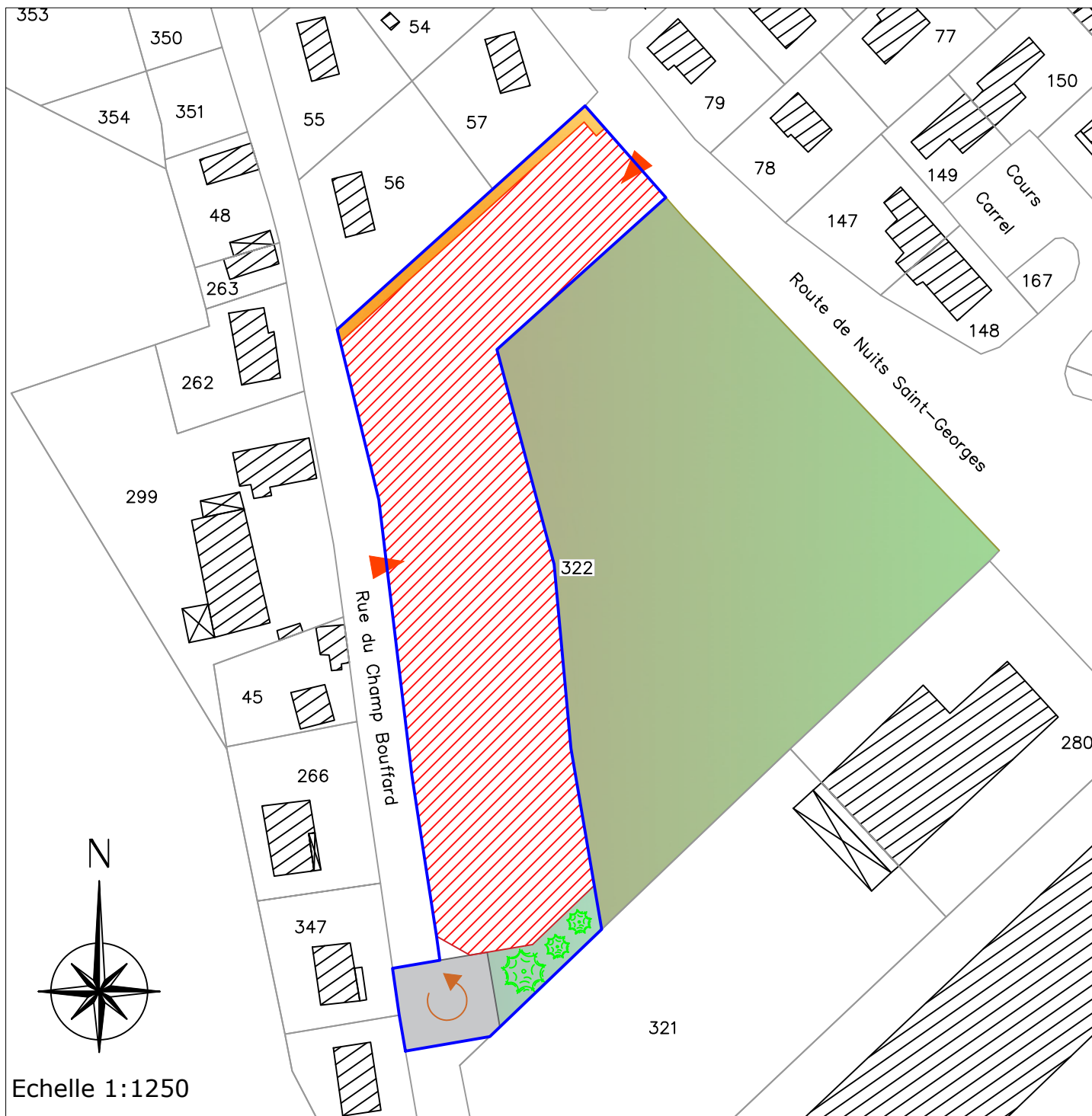
La densité minimale s'approchera d'au moins environ 14 logements à l'hectare.

Afin d'éviter des difficultés de cohabitation entre la vocation résidentielle et économique, il sera réalisé une frange paysagère sur la limite sud-est avec la zone économique, aménagée avec un traitement par vallonement du sol et plantations arborées et arbustives.

Sans présager de sa largeur, celle-ci devra être suffisante pour créer une protection visuelle et une ambiance végétale.

Il est rappelé que la parcelle est incluse en totalité dans la zone soumise à risque éventuel d'inondation de l'Atlas des Zones Inondables de la Vouge, reportée au document graphique de zonage du PLU. Par ailleurs, l'étude hydraulique sur le bassin versant de la vouge, de la Bièvre et de la Cent-Fonts, réalisée en 2017 par le bureau d'études BRL Ingénierie, classe la parcelle en zone d'aléas faible. Des prescriptions liées à l'aléa faible figurent dans le document « *l'aide méthodologique à l'application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme en zone inondable* », annexé pour information au règlement écrit.

¹ Il s'agit de logements avec un conventionnement à vocation sociale ou intermédiaire, c'est-à-dire tout logement qui bénéficie d'une aide de l'État et/ou des collectivités pour son acquisition ou sa construction.



SCHEMA D'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA PARCELLE SISE RUE DU CHAMP BOUFFARD

 Emprise de la zone soumise à OAP : 6500 m² environ

PROGRAMMATION

 Vocation principale d'habitat individuel

Densité résidentielle de l'ordre de 14 logements à l'hectare

Une opération d'aménagement d'ensemble ou résultant de plusieurs divisions parcellaires qui dans les deux cas peuvent donner lieu à des opérations de constructions successives

MODALITES DE DESSERTE ET SCHEMA DE PRINCIPE

 Illustration de l'acceptation du principe d'accès charretiers individuels directement sur les rues existantes

 Aire de retournement existante qui pourra être confortée

 Liaison piétonne existante qui pourra être confortée

PRINCIPE D'AMENAGEMENT PAYSAGER

 Frange paysagère à créer (plantations haute tige et arbustives à minima)

 Hors emprise de l'OAP : Espace public paysager pouvant accueillir des aires de jeux, jardins potagers, installations de type kiosques et ouvrages techniques (notamment de gestion des eaux pluviales)