

COMMUNE D'APPOIGNY
DÉPARTEMENT DE L'YONNE

PLAN LOCAL D'URBANISME

3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA
DCM D'APPROBATION DU



Eveilleur d'intelligences environnementales

Aix-en-Provence - Arras - Bordeaux - Brive - Castelnaudary - Lyon - Nantes - Nancy - Paris - Rouen - Bogota - Hô-Chi-Minh-Ville - Rabat
Siège : 2 avenue Madeleine Bonnaud- 13770 VENELLES - France - Tél. : + 33 (0)4 42 54 00 68 - Fax : +33 (0) 42 4 54 06 78 e-mail : siege@g2c.fr
G2C ingénierie - SAS au capital de 781 798 € - RCS Aix en Provence B 453 686 966 - Code NAF 7112B - N° de TVA Intracommunautaire : FR 75 453 686 966
G2C environnement, G2C services publics et G2C territoires sont des marques commerciales de la SAS G2C ingénierie, filiale du Groupe Altereo.
www.altereo.fr

Ce document est protégé suivant les termes de l'option A prévue à l'article 25 du CCAG PI du 16/10/2009

TABLE DES MATIÈRES

La baillie	5
<i>Espaces bâtis et équipements</i>	6
<i>Voirie et liaisons douces</i>	7
<i>Gestion des eaux pluviales</i>	8
<i>Espaces libres et plantations</i>	8
<i>Photos références</i>	9
Le Parc d'activités des Bries	10
<i>Le programme de construction</i>	11
<i>L'organisation du secteur</i>	11
<i>Le traitement paysager des espaces publics</i>	11
<i>Le parti urbain</i>	12
<i>Le parti architectural</i>	12
<i>La qualité paysagère des lots</i>	12
<i>La gestion des eaux pluviales</i>	13

PREAMBULE

L'article L123-1 du Code de l'Urbanisme indique que :

« Le plan local d'urbanisme respecte les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1. Il comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation, un règlement et des annexes. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. [...] »

Le nouvel article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme précise :

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. [...] »

Les principes annoncés dans les orientations d'aménagement ont un caractère normatif au regard du droit des sols, de la constructibilité et de l'aménagement. Elles complètent les dispositions du zonage et du règlement en y étant compatible mais sans s'y substituer.

Aussi tel que le stipule l'article L.123-5 du Code de l'Urbanisme, la délivrance des autorisations d'occupation, d'utilisation et d'aménager (certificats d'urbanisme, permis de construire, permis d'aménager,...) les secteurs de la commune qu'elles couvrent doivent être compatibles avec les principes énoncés.

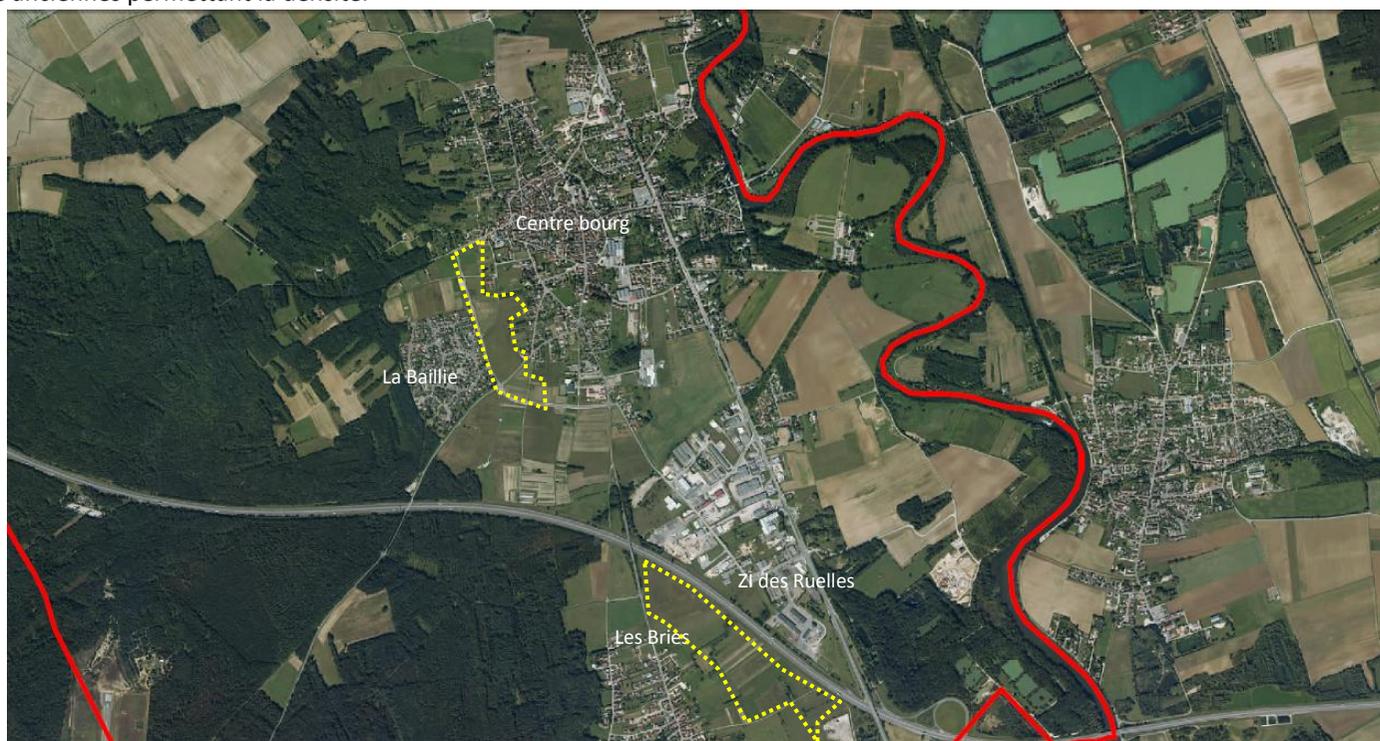
LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PLU D'APPOIGNY

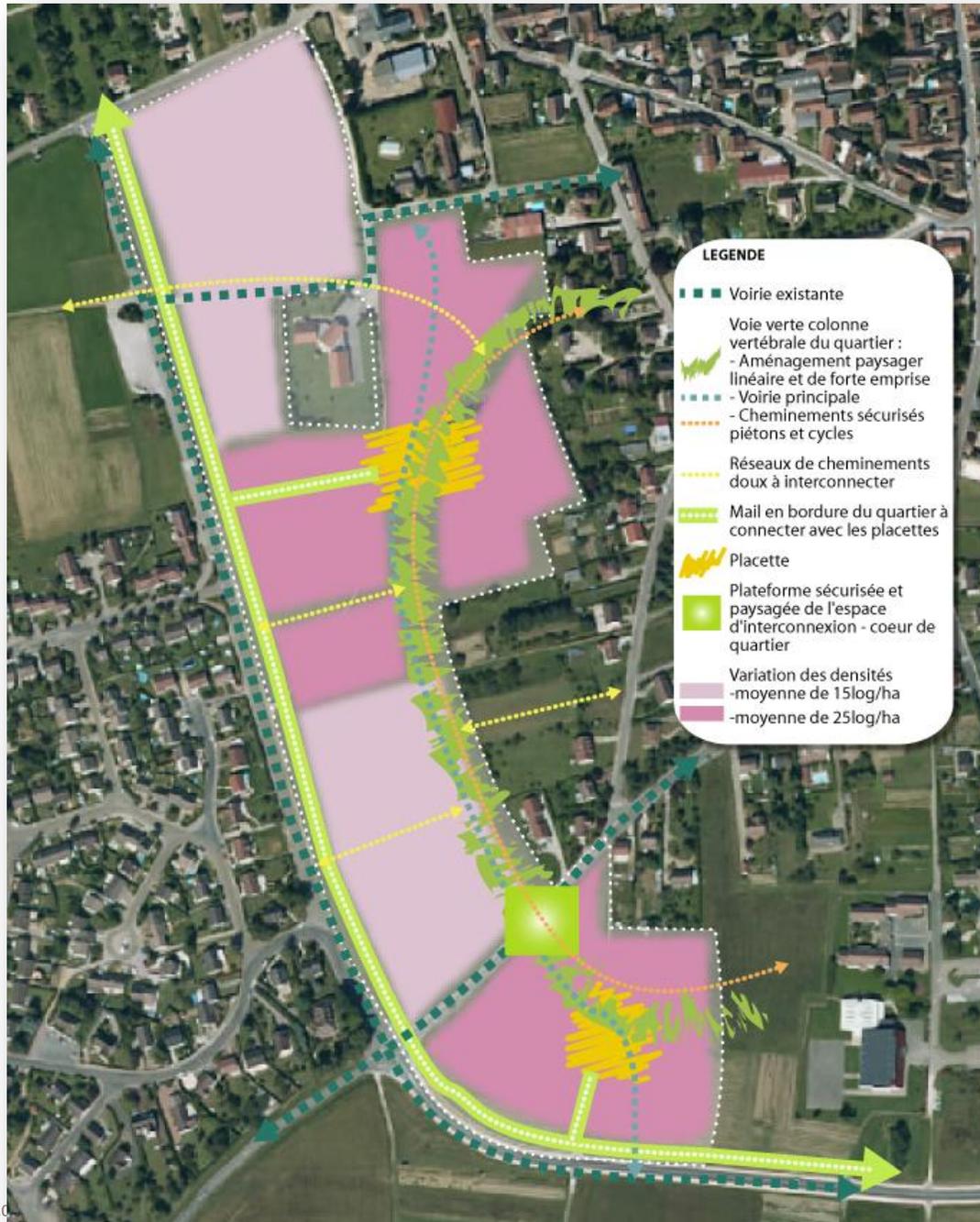
Au travers du PADD, municipalité s'est engagée dans un projet urbain durable et cohérent. L'ambition générale de la commune est de recréer du lien entre les différentes extensions urbaines et d'améliorer l'harmonie de l'agglomération. Cet objectif passe notamment par une réflexion poussée sur les zones d'urbanisation.

Les orientations d'aménagement et de programmation visent à s'assurer de l'atteinte de ces objectifs généraux au niveau de chaque opération d'aménagement. Ainsi, à titre d'exemple, chacune d'entre elle s'assure de la réalisation de liaisons entre les différents quartiers et notamment de la réalisation de liaisons douces, chacune tend à promouvoir un urbanisme plus dense et plus respectueux des formes anciennes permettant la densité.

Deux secteurs font l'objet de ces orientations d'aménagement et de programmation sur Appoigny :

- 1 – La Baillie
- 2- Le Parc d'activités des Bries





LA BAILLIE

ESPACES BÂTIS ET ÉQUIPEMENTS

ORGANISATION DU QUARTIER

L'organisation du quartier est basée sur une **double polarité** que sont les placettes. A chaque bout de la voie verte, elles devront être conçues comme de véritables **lieux de rencontres et de convivialité**, à l'image des places de village, mêlant espaces minéraux et espaces végétaux.

La **densité** du tissu urbain autour de ces polarités devra être favorisée (une moyenne de 25log/ha est préconisée pouvant intégrer de petits collectifs ou du logement individuel dense type maison de ville) afin de renforcer leur **vocation structurante et d'animation**.

Pour assurer la lisibilité urbaine, l'implantation des constructions sur les places se fera de préférence à l'alignement, avec des hauteurs plus élevées que dans le reste du quartier.

PROGRAMME DE CONSTRUCTIONS

Le programme de constructions devra mettre en œuvre une **mixité** de l'offre : logements locatifs et en accession, logements sociaux et non sociaux. Pour assurer cette **diversité** il est imposé la réalisation de 20 %de logements aidés au minimum pour toute opération de plus de 30 logements.

Le développement du nouveau quartier de la Baillie devra respecter une **forme urbaine dense** et assurer une intégration aux zones

construites limitrophes. Les formes urbaines mises en œuvre devront tendre vers une densité - espaces collectifs et voiries - minimale de 20 logements à l'hectare à l'échelle du quartier. Cela devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de **qualité**, en particulier à travers la création d'espaces verts communs excluant l'automobile.

Un **habitat intermédiaire** limitant les vis-à-vis, réduisant les parties communes et conservant des espaces extérieurs privatifs seront privilégiés sur une majorité du futur quartier.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

L'intégration dans l'environnement urbain des constructions – qualité architecturale, volumétrie – devra faire l'objet d'une attention particulière.

Une **cohérence architecturale** devra être recherchée pour assurer une image urbaine harmonieuse.

Dans la mesure du possible, l'implantation des constructions devra offrir à l'axe de façage, ou à la plus grande longueur de la construction, une exposition au Sud afin d'assurer une **utilisation optimale de**

l'énergie solaire et de la **lumière naturelle**. Une telle implantation permettra de favoriser l'utilisation des énergies renouvelables et la mise en œuvre d'un habitat passif.

Les implantations devront aménager des espaces d'intimité contrôlant les vis-à-vis.

VOIRIE ET LIAISONS DOUCES

LA VOIE VERTE

Traversant le quartier, cette voie est la **colonne vertébrale** de l'opération. Elle devra permettre d'accueillir : la voirie principale automobile, les accès desservant les constructions, un cheminement piétons et cycles en site propre et sécurisé.

Le **traitement paysager** de cette voie devra être particulièrement soigné pour créer une transition entre la voie principale et les constructions mais aussi entre la circulation automobile et la circulation douce. Elle pourra en outre accueillir un traitement en surface des eaux pluviales (noues, fossés, décaissements légers des stationnements...).

L'accueil piéton devra s'accompagner d'un mobilier urbain adapté (éclairage, banc...).

Cette voie est le garant de la connexion entre les différents espaces du quartier et elle est le **lien** entre les deux placettes. Ses aménagements devront donc garantir une **connexion visuelle**, depuis le point central vers les placettes.

POINT D'ACCROCHE AU RÉSEAU VIAIRE

Le futur quartier s'appuiera sur les voies existantes qui le desservent : au Nord, la route des Gorges, à l'Ouest, l'avenue Restif de la Bretonne et

l'avenue de Freudenburg, ainsi que la route de Charbuy qui traverse la zone d'Est en Ouest.

Ces voies devront servir de socle à la création de nouvelles voies internes au quartier.

Au carrefour de la route de Charbuy et de la voirie principale du future quartier (voie verte), un aménagement de l'interconnexion devra être conçu pour assurer la sécurité des usagers de la route mais aussi des piétons qui pourront traverser à cet endroit. Cœur du quartier, le traitement de l'espace devra signifier cette fonction et permettre des percées visuelles vers les placettes et l'intérieur du quartier. La circulation devra être particulièrement ralentie sur cet espace.

LE MAIL

Bordant l'Ouest du quartier depuis la route des Gorges jusqu'aux équipements de la route des Bries ; le mail est à la fois la **couture avec**

l'existant (lotissement de la Baillie I) mais également la **transition avec le grand paysage** au Sud. Profitant aux nouveaux habitants comme aux habitants actuels de la Baillie I, cet espace réservé aux piétons et aux cycles offrira une promenade sécurisée vers le centre bourg et vers les équipements (école, espace culturel...). Le mobilier urbain et les plantations devront inviter au **repos** et à la **détente** et assurer un confort thermique.

Le mail devra se prolonger à l'intérieur du quartier pour se connecter aux deux placettes.

LIAISONS PIÉTONNES

En dehors de la voie principale, les voies secondaires devront intégrer des **cheminements piétons** ou être partagées. Des accotements enherbés ou en matériau permettant l'infiltration des eaux de pluies pourront être prévus pour assurer un déplacement plus **sécurisé** des piétons et faciliter le croisement des véhicules.

Le réseau de cheminements piétons et cycles se composera :

- De transversales entre la voie verte et le mail,
- De liaisons vers la rue du Rimbeuf,
- de connexions entre le Nord du quartier et la voie verte – à long terme, cela pourra permettre de créer un lien avec une future extension au Nord de la Baillie I.

D'autres cheminements entre les constructions pourront être créés pour rejoindre ces liaisons principales.

STATIONNEMENT

Les stationnements en surface seront limités et dans la mesure du possible, ils devront être enherbés ou dans un matériau infiltrant les eaux de pluie.

Des espaces de stationnements pour les cycles devront également être prévus.

GESTION DES EAUX PLUVIALES

L'opération devra tendre vers une **neutralité** des ruissellements d'eau pluviale. La création de nouvelles surfaces imperméabilisées devra s'accompagner d'aménagements qui pourront être :

- une gestion à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers... L'utilisation de matériaux drainants pour les trottoirs, stationnements...
- des espaces communs qui permettront de stocker temporairement les eaux : stationnements, espaces verts...

ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Le traitement paysager du quartier devra faire l'objet d'une attention particulière afin de proposer un paysage urbain de qualité et cohérent avec le site. Les essences locales devront être privilégiées.

PHOTOS RÉFÉRENCES

Aménagement de la voie verte



Mail



Gestion des eaux pluviales

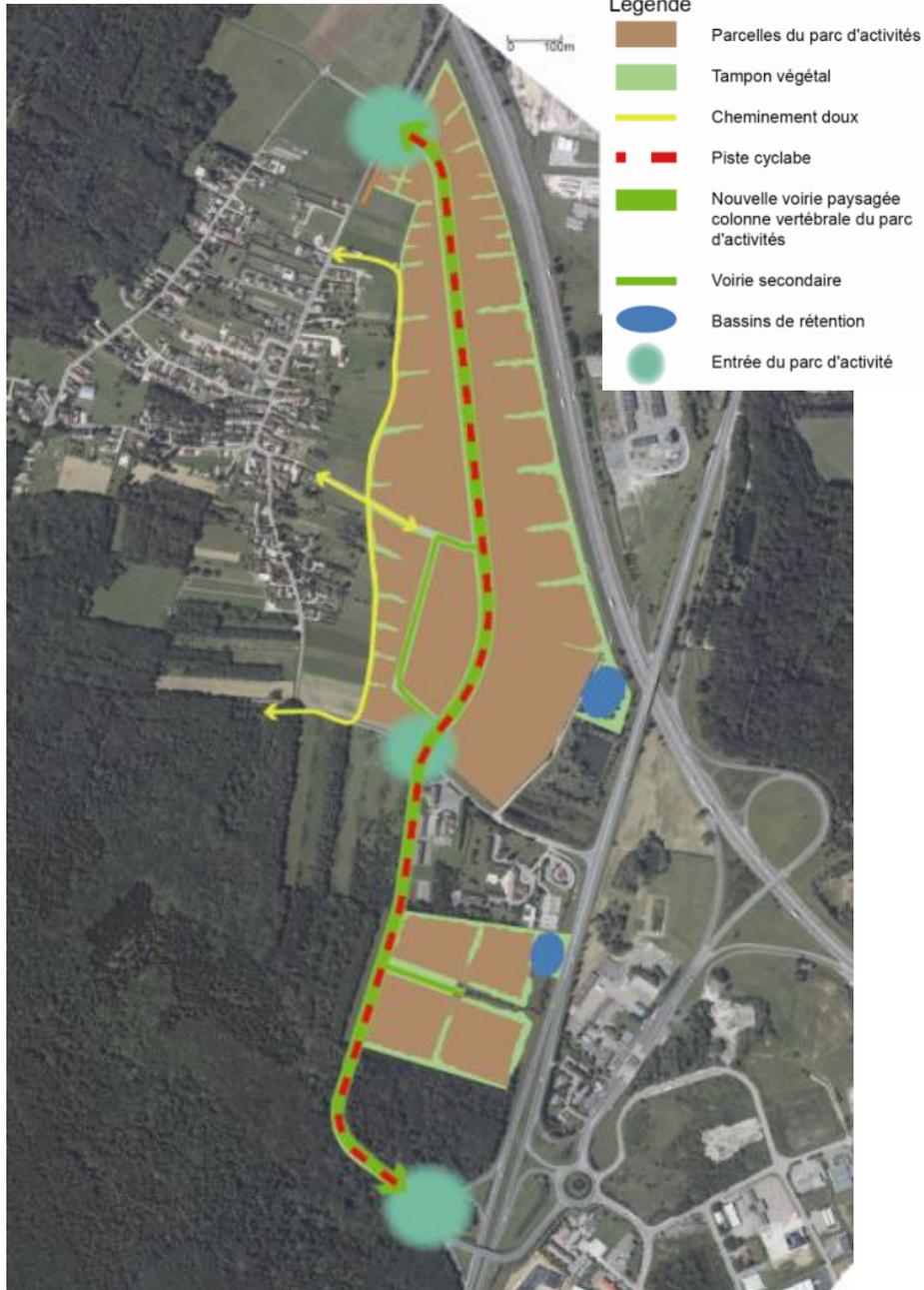


Stationnement



Placette





LE PARC D'ACTIVITÉS DES BRIES

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le parc d'activités accueillera **différentes typologies d'activités** : industries, tertiaire, artisanat, services. Cette disposition interdit toute activité commerciale.

L'ORGANISATION DU SECTEUR

Le secteur principal se développe le long de l'A6 entre la RD319 reliant le village au bourg des Bries jusqu' à la voie d'accès au bourg et au pôle préexistant d'activités hôtelière.

Un second secteur se trouve au sud de ce pôle hôtelier, le long de la Départementale 606.

LA DESSERTE DU PARC D'ACTIVITÉS

L'accès principal du parc d'activités est créé au sud, sur le nœud des bretelles d'accès à l'autoroute et de la Départementale. Il est donc directement accessible depuis les voies routières nationales, permettant de limiter au maximum les nuisances de trafic.

L'accès nord se situera à l'intersection de la DR319/RD48, permettant d'offrir au parc d'activités un ancrage plus local et **recréer du lien entre village résidentiel et zone d'emploi**.

De même, la voie actuelle partant du cœur du bourg et traversant le site sera conservée sous forme de voie douce offrant un lien piéton direct entre le village et le parc des Bries.

LA DESSERTE DES LOTS

Le parc d'activité se structure donc autour d'une **voie majeure, colonne vertébrale** du site. Sur le secteur principal, les lots se développent le long de cette voie et s'ouvrent sur celle-ci.

En bordure de la D319, les entreprises pourront choisir de s'orienter sur cette dernière.

Une voie secondaire de desserte est créée afin de permettre la création de lots moins importants et faciliter les mutations à terme.

Sur le secteur sud, les lots s'ouvriront sur une voie de desserte en impasse.

LE TRAITEMENT PAYSAGER DES ESPACES PUBLICS

L'axe majeur sera de **grande qualité paysagère**. La chaussée centrale en double sens sera bordée d'un côté d'une large bande plantée, dans laquelle viendront s'insérer des petites poches de stationnement. Sur l'autre rive, la chaussée sera longée d'une **noüe plantée**.

Un trottoir et une piste cyclable seront réalisés sur la rive est de la voie, bordés d'un côté de la noüe plantée et de l'autre d'une lisière végétalisée, offrant un **écran végétal** particulièrement attractif aux circulations douces.

La voie secondaire, moins large, sera également paysagée.

Les entrées de parcelle seront traitées de façon homogène, dans le cadre des espaces publics.

La frange autoroutière, tout comme celle de la départementale, sera paysagée, agrémentée de bosquets d'arbres plantés de façon ponctuelle, adaptée à une **perspective cinématique** du parc d'activités.

Le traitement de la lisière ouest du parc d'activités sera réalisé de façon à créer un **tampon végétal** vis-à-vis du bourg des Bries.

Un **chemin de campagne** longera le parc, agrémenté de larges plantations de différentes strates. Ce chemin de campagne pourra être relié aux différents parcours de randonnée du secteur.

LE PARTI URBAIN

Les bâtiments seront conçus comme des éléments de valorisation de l'entreprise, comme un objet –phare, mis en valeur au sein de sa parcelle.

Les bâtis ne devront donc pas être accolés.

Depuis la voie majeure du parc d'activités, l'image du site doit être particulièrement qualitative et très structurée. Ainsi, le bâti bénéficiera d'un retrait sur une bande prédéfinie, relativement étroite permettant de créer un **front bâti continu et cohérent**.

Cette bande de retrait, dans laquelle la façade orientée sur la voie doit s'implanter, ne sera pas trop importante : la colonne vertébrale du quartier étant relativement large, l'objectif est ici de cadrer l'espace public et de ne pas offrir un espace délimité, sans tenu.

LE PARTI ARCHITECTURAL

Les bâtiments seront de **grande qualité architecturale**, offrant une volumétrie recherchée. On évitera tout volume massif traité d'un seul tenant.

Toutes les façades seront traitées de façon **noble**. La façade principale devra cependant se lire clairement.

La hauteur sera limitée à 12m (hors édicules techniques).

LA QUALITÉ PAYSAGÈRE DES LOTS

Chaque lot devra développer un véritable **parti paysager**. Tous les espaces extérieurs devront être définis précisément et aménagés en conséquence.

Le stationnement devra être fortement végétalisé de façon à éviter les nappes de parking.

Les limites seront également plantées.

Chaque lot devra offrir un minimum d'arbres de grand développement. Les essences locales seront privilégiées.

Les clôtures sur les voies de desserte seront de grande qualité (le grillage sera interdit).

LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

En ce qui concerne l'espace privatif, la **gestion des eaux** pluviales se fera **à la parcelle**. Un système d'assainissement alternatif sera mis en place type noue végétalisée, bassin filtrant...

Pour l'espace public, les eaux de ruissellement seront gérées par une **noue-canal plantée** d'arbres et d'arbustes.

Les eaux seront ensuite dirigées de façon gravitaire vers des bassins tampons de stockage, en point bas à proximité de la départementale.

On privilégiera le stockage tampon puis l'infiltration des eaux naturelles, sous réserve de la faisabilité technique.