

DEPARTEMENT DE COTE D'OR

COMMUNE DE
FAUVERNEY

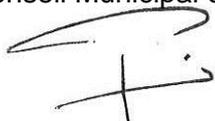
**PLAN
LOCAL
D'URBANISME**

Etude Loi Barnier

1
bis

Arrêté par délibération du Conseil municipal en date du : 29 aout 2016

Approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 5 décembre 2017

PREAMBULE

La zone d'activités de Boulouze est issue d'une procédure de révision du POS (révision simplifiée) approuvée le 12 octobre 2007. Cette étude avait pour objet de déroger aux dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme (L.111-6 nouvelle numérotation) qui impose qu'en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Dans le cas présent ce recul s'imposait au droit des autoroutes A 31 et A39 et de la RD 905.

Conformément aux dispositions de cet article (aujourd'hui L.111-8) il est possible de déroger à cette règle d'inconstructibilité dans un document d'urbanisme et de fixer des règles d'implantation différentes lorsqu'une étude prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et les paysages en justifie l'application.

Le document ci-après est celui issu de la procédure de révisions simplifiée du POS de Fauverney approuvée le 12 octobre 2007, ayant permis la mise en œuvre de la zone dite de « Boulouze ».

Dans un souci de cohérence avec les dispositions édictées à l'époque et afin de garder une cohérence dans l'aménagement de cet espace, les dispositions réglementaires de la zone Uy retranscrivent les prescriptions définies lors de cette procédure.

L'étude présentée ci-après correspond aux prescriptions d'aménagement et réglementaires définies à cette époque et qui sont reconduits au sein du règlement de la zone Uy.

DEPARTEMENT
DE LA COTE D'OR

COMMUNE
DE FAUVERNEY

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

Révision simplifiée n°2

NOTICE JUSTIFICATIVE

POS approuvé le :	15.04.80	Modification DPU.A le :	05.30.90
Modification n°1 le :	03.05.85	Modification n°3 le :	15.12.92
Révision partielle n°1 le :	30.07.85	Révision Générale n°1 le :	14.09.99
Modification n°2 le :	14.09.88	Révision Simplifiée n°1 le :	
Révision simplifiée n°2 le :			

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal en date du : 12/10/2007

Approuvant la Révision simplifiée du P.O.S. :

A Fauverney le :

Le Maire



Conseil - Développement - Habitat - Urbanisme
11 rue Pargeas 10000 TROYES Tél : 03 25 73 39 10 Fax : 03 25 73 37 53
cdhu.10@wanadoo.fr

SOMMAIRE

PREAMBULE	2
A. FAUVERNEY, SON CADRE GENERAL.....	2
REVISION SIMPLIFIEE	7
A. CONTEXTE DE LA REVISION SIMPLIFIEE	7
B. ETAT INITIAL DU SITE.....	10
C. CADRE REGLEMENTAIRE.....	13
LE PROJET	15
A. DESCRIPTIF ET MOTIVATION	15
B. JUSTIFICATIF DU PROJET DE ZONE D'ACTIVITES	18
C. ETAT DES INCONVENIENTS EVENTUELS	19
D. NECESSITE DE LA REVISION SIMPLIFIEE	21
APPLICATION DE L'ARTICLE L.111-1-4	22
A. PRINCIPES D'AMENAGEMENT	22
B. CONTRAINTES ET IMPACTS DU PROJET.....	24
CONTENU DE LA REVISION SIMPLIFIEE	32
A. CONTENU GRAPHIQUE	32
B. CONTENU REGLEMENTAIRE	34
C. COMPATIBILITE DU PROJET DE REVISION SIMPLIFIEE	36

PREAMBULE

A. FAUVERNEY, SON CADRE GENERAL...

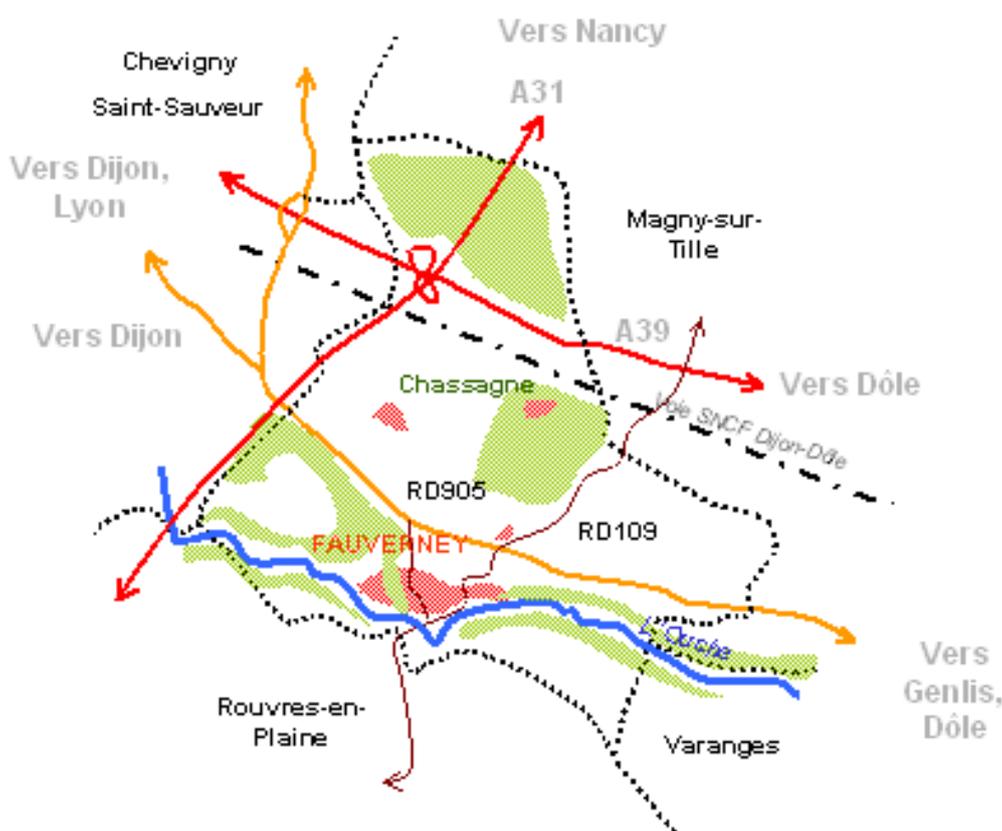
Un premier document d'urbanisme a été élaboré et approuvé en 1980 sur la commune de Fauverney, par la suite révisé partiellement, de nombreuses fois modifiés et **révisé entièrement en 1999**. Une nouvelle révision générale est en cours et définira les nouvelles orientations de la commune dans son futur Plan Local d'Urbanisme.

La commune se situe au cœur de **la Plaine de Genlis** à l'Est de Dijon. Fauverney est une commune périurbaine profitant de sa proximité avec d'importants pôles urbains et conservant au mieux ses caractéristiques de commune rurale.

Sur son **territoire ou tout proche, on trouve un important nœud autoroutier** permettant d'accéder aux autoroutes **A31 et A39** et la **RD905, autrefois la RN5** reste un **axe très fréquenté...**

Fauverney se situe à 16 km de Dijon et seulement à 36 km de Dôle dans le département du Jura.

La commune intègre un territoire de projet avec le **SCoT Dijonnais** et le **projet de la branche Est du TGV**.



Commune résidentielle disposant d'un patrimoine bâti de qualité, de commerces et de services, Fauverney accueille également des activités économiques de petites et moyennes tailles.

La commune de Fauverney connaît depuis 1968 **une croissance régulière de sa population**. En effet, elle a gagné environ 50 habitants entre chaque période intercensitaire.

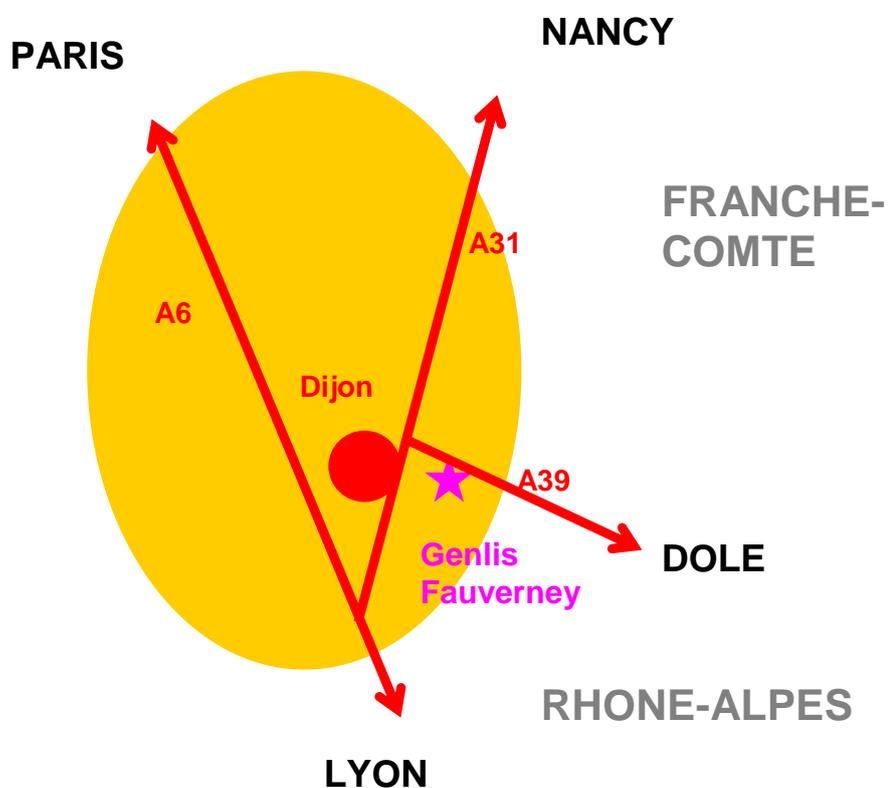
Sa situation préférentielle...

A l'Est du département de la Côte d'Or, au croisement entre les flux routiers Nord-sud et ceux de l'Est, la commune tire de nombreux atouts stratégiques intéressants en terme d'accessibilité et de logiques de positionnement.

Les infrastructures présentes, citées précédemment confortent cette situation et lui attribut un positionnement privilégié avec de nombreuses interfaces pertinentes entre la Bourgogne, la Franche Comté et d'autres régions.

Les entreprises cherchent ces sites afin de s'y implanter et rayonner de manière équilibrée sur un territoire suffisamment vaste et « proche » à travers les moyens de communication performants.

La commune semble parfaitement répondre à cette volonté essentielle de permettre ainsi par le biais de sa situation géographique de réduire au maximum les « **distances-temps** », et tirer ainsi profit de sa position centrale.



Les enjeux de la commune à travers la révision de son P.O.S. :

Entre son passé rural et son actualité périurbaine, Fauverney cherche à garder son identité de village. Il s'agit de composer avec une histoire, un existant parfois contraignant : circulation, pollution... mais aussi valorisant : création d'une zone d'activité, inscription dans un territoire de projet, un cadre remarquable, les bords de l'Ouche ...

Maîtrise de la croissance démographique

: il s'agit d'assurer la pleine occupation des équipements, conforter un dynamisme démographique.

Les secteurs d'urbanisation : préserver des secteurs sensibles autour du bourg du fait des ambiances qu'ils créent ou des perspectives qu'ils offrent sur le village.

Conserver un village groupé en concentrant les zones d'habitats sur des secteurs cohérents, proche du bourg afin de conforter une pratique du village. Il ne s'agit pas de créer des quartiers distants et dans l'avenir non intégrés.

Ces secteurs seront à définir en fonction du POS en vigueur qui offre encore de nombreux terrains constructibles en zone NA...des réajustements devront être définis...

Les contraintes engendrées par la départementale implique une réflexion sur les projets futurs près de cet axe et de leur pertinence. **Génératrice d'emplois**, la commune joue de l'effet vitrine de la RD905, la proximité de diffuseurs autoroutiers, et du pôle de Dijon pour développer l'activité.

Le paysage est étroitement lié à l'activité agricole dont il convient de laisser évoluer et limiter « le grignotage » des terres agricoles. Il s'agit de protéger leurs abords...

Préservation du cadre de vie

Fauverney veut préserver son caractère rural, ses espaces naturels et son patrimoine, les bords de l'Ouche, dont des aménagements permettent sa découverte, mais également la plaine au Nord, avec ses bois.

Dans ce paysage en partie dominé par les champs de culture, **la présence de bois et tout autre boisement dynamise et rythme les vues**. Leur préservation resté essentiel et nécessaire...

Intégrer les objectifs et orientations supra communaux qui incombent au territoire communal : SCoT, projets d'infrastructures, servitudes, loi SRU

La prise en compte des contraintes et sensibilités : axe grande circulation, zone inondable, de bruit... qui incombent à la commune, aura une influence directe sur les orientations de développement envisageables et règlement compatibles et profitables.

Ce site résolument attractif est aujourd'hui au cœur d'un important projet d'implantation d'activités sur le secteur de la ferme de Boulouze.

Pour répondre favorablement à cela :

La révision simplifiée va permettre d'attribuer une nouvelle affectation du sol sur des secteurs voués jusqu'à présent à l'agriculture, et l'étude « **entrée de ville – L.111-1-4** » sur la RD905 et l'A31 classées axe à grande circulation et bordant le site concerné par le projet, de prévoir à travers une analyse globale du territoire, des mesures compensatoires afin de conserver un équilibre paysager, fonctionnel...urbanistique, sécuritaire et atténuer les nuisances.

En effet, il est souvent difficile pour les collectivités de choisir le bon aménagement pour ces espaces, en bordure de voies importantes, et surtout d'envisager des évolutions à long terme. Sites stratégiques, les communes font souvent l'objet de fortes pressions commerciales...

L'article 52 de la loi du 5 février 1995 a pour objectif de mieux cadrer leur aménagement et développement en incitant les communes à engager **une réflexion globale qualitative et à le traduire en un projet urbain dans leur document d'urbanisme.**

REVISION SIMPLIFIEE

A. CONTEXTE DE LA REVISION SIMPLIFIEE

Contexte et objectifs...

Bénéficiant d'un positionnement privilégié par rapport aux axes de communication, permettant ainsi de rayonner sur un vaste espace ouvert, accessible vers de nombreux points urbains d'importance..., le site retenu de Fauverney apparaît comme l'une des meilleures opportunités d'implantation pour une entreprise de logistique, mais aussi de manière globale pour la création d'une zone d'activités.

La pénurie d'emplois sur cette partie de la plaine dijonnaise, la nécessité de concentrer sur des sites stratégiques et pertinents des activités génératrices d'emplois pour un rayonnement intercommunal, mais également plus vaste à l'échelle du SCoT, justifie cette initiative.

La localisation de ce projet à l'Ouest du finage de la commune, sur le secteur de la ferme de Boulouze (en cessation d'activité agricole), au sein des terres agricoles, va nécessiter une adaptation du Plan d'Occupation des Sols en vigueur.

En effet cet espace est actuellement classé en zone NC (agricole) et en NCd (soumis au permis de démolir) pour le secteur de la ferme de Boulouze au Plan d'Occupation des Sols, il s'agit d'un zonage exclusivement agricole.

Afin de permettre l'implantation d'un tel site et d'anticiper en réservant en continuité d'autres terrains pour l'accueil d'activités, il va convenir de transformer le document d'urbanisme en vigueur afin de définir un zonage et un règlement adaptés permettant l'implantation d'activités.

Dans la mesure où cette évolution du Plan d'Occupation des Sols a pour effet de diminuer un espace agricole, cette évolution du P.O.S. va passer par une **procédure de révision simplifiée**.

Conformément aux prescriptions législatives et réglementaires de l'article L. 123-13 du Code de l'Urbanisme, par délibération en date du 23 janvier 2007 la commune de Fauverney a décidé de mettre en place une procédure de révision simplifiée de son Plan d'Occupation des Sols. En effet, cette procédure revêt dans le cadre du développement économique communal, intercommunal et territorial, un caractère d'intérêt général majeur en terme d'emplois et de dynamique économique.

Contexte réglementaire...

Art L 123-13 (loi n°2003-590, 2 juillet 2003 art. 23) - Lorsque la révision a pour seul objet la réalisation d'une construction ou d'une opération, à caractère public ou privé, présentant un intérêt général notamment pour la commune ou toute autre collectivité ou lorsque la révision a pour objet la rectification d'une erreur matérielle, elle peut, à l'initiative du maire, être effectuée selon une procédure simplifiée.

La révision simplifiée donne lieu à un examen conjoint des personnes publiques associées mentionnées à l'article L. 123-9. Le dossier de l'enquête publique est complété par une notice présentant la construction ou l'opération d'intérêt général. Les dispositions du présent alinéa sont également applicables à un projet d'extension des zones constructibles qui ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable et ne comporte pas de graves risques de nuisances.

De récentes modifications réglementaires ont permis de réintégrer la procédure de révision simplifiée des P.O.S., initialement terminée le 1^{er} janvier 2006

Article L123-19 (Loi n° 2006-450 du 18 avril 2006 art. 39 IV Journal Officiel du 19 avril 2006)

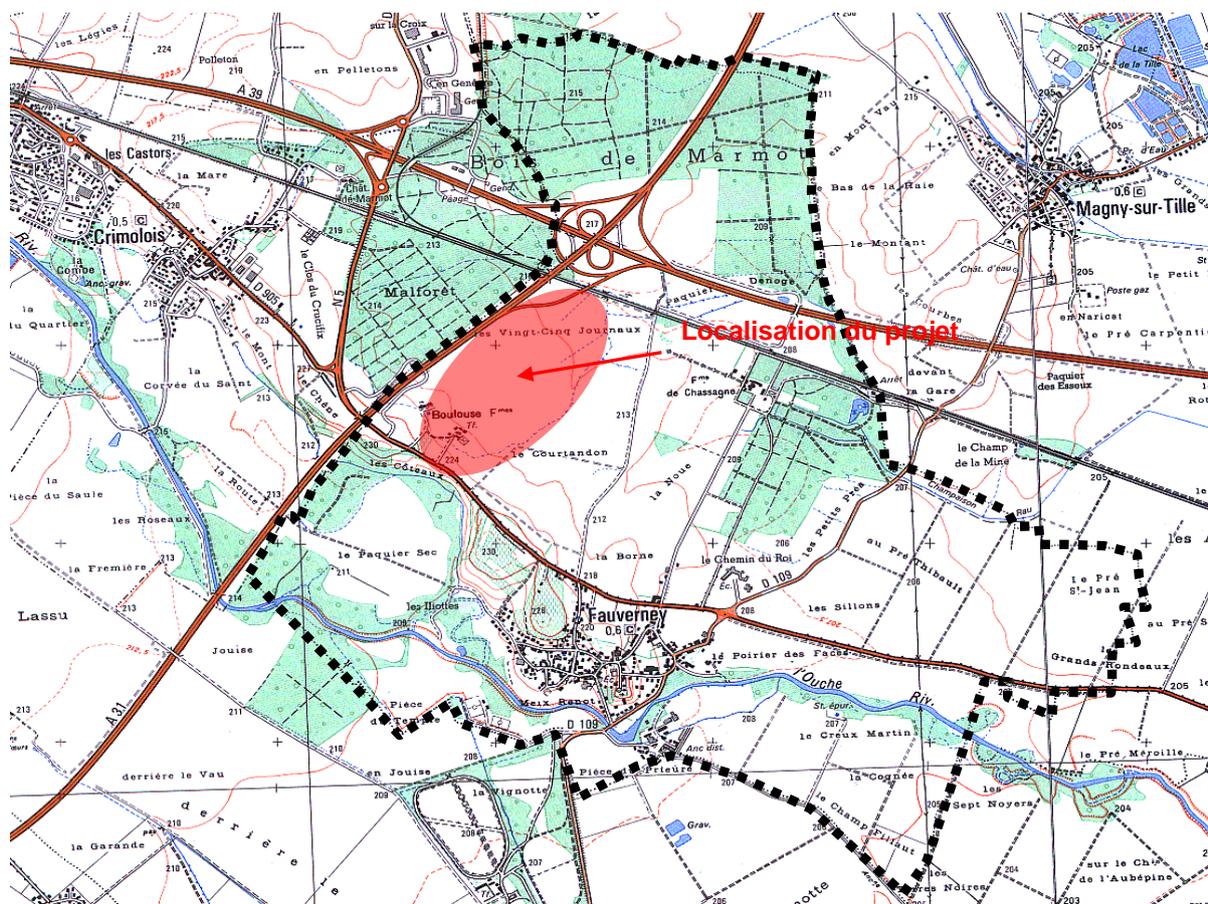
Les plans d'occupation des sols approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 précitée ont les mêmes effets que les plans locaux d'urbanisme. Ils sont soumis au régime juridique des plans locaux d'urbanisme défini par les articles L. 123-1-1 à L. 123-18. Les dispositions de l'article L. 123-1, dans leur rédaction antérieure à cette loi, leur demeurent applicables. Ils peuvent faire l'objet :

- a) D'une modification lorsqu'il n'est pas porté atteinte à l'économie générale du plan et sous les conditions fixées aux b et c de l'article L. 123-13 ;
- b) D'une révision simplifiée selon les modalités définies par le huitième alinéa de l'article L. 123-13, si cette révision est approuvée avant le 1er janvier 2010 sous réserve, lorsque le plan répond aux conditions définies par le 4^o de l'article L. 121-10, de l'application de la procédure prévue aux articles L. 121-11 et suivants, et si elle a pour seul objet la réalisation d'une construction ou d'une opération, à caractère public ou privé, présentant un intérêt général notamment pour la commune ou toute autre collectivité, ou la rectification d'une erreur matérielle. L'opération mentionnée à la phrase précédente peut également consister en un projet d'extension des zones constructibles qui ne porte pas atteinte à l'économie générale du plan d'occupation des sols et ne comporte pas de graves risques de nuisances ;

Localisation du projet

Le site retenu pour l'implantation de la future zone d'activités se situe en bordure de l'A31, de la RD905 et de la ligne de chemin de fer.

A noter, que la commune intègre le tracé de la **branche Est de la LGV Rhin-Rhône**. En effet la zone de Fauverney, Labergement fait partie de la deuxième étape de réalisation. Le tracé retenu pour la commune de Fauverney se situe sur la partie Nord, **entre l'autoroute A39 et la voie ferrée**.



Ce positionnement est très intéressant pour les futures entreprises, en terme de desserte, de vitrine de présentation. L'échangeur autoroutier est empruntable non loin du site, ce qui assure toute légitimité à ce choix d'implantation.

En vue d'un classement d'intérêt communautaire, à travers la Communauté de Communes de la Plaine Dijonnaise dans laquelle adhère la commune de Fauverney, l'emprise de la zone comprend plus de 50 hectares. Il s'agit de l'emprise de l'activité de logistique prévue sur un secteur d'une 30^{ème} ha en profondeur, et les 20 autres hectares allant jusqu'à la RD905, soit environ 55 ha en tout, traité de manière globale et cohérente.

Sur cet espace l'activité agricole est vouée à cesser, le propriétaire de l'ensemble étant vendeur de ses terres depuis un certain temps déjà.

Les parcelles concernées par cette zone de Boulogne :

- ZD 60 de 44.378 ha,
- ZD 6 de 7.735 ha.
- ZD59 de 1.59 ha
- La parcelle du domaine concédé de l'Etat à l'autoroute de 0.92 ha

Cadre paysager

Le site d'implantation présente un paysage simple aux perspectives largement ouvertes. Cette « mise à nu » rend **ces paysages plats et ouverts, très sensibles**, mais également très **convoités pour leur accessibilité...**



Hormis les espaces de cultures, les bois et boisements s'installent en profondeur au-delà de la voie ferrée par des forêts compactes.

Sur le secteur d'étude, les bois n'ont pas trouvé place, la mécanisation agricole, le remembrement à rendu ces espaces plus accessibles et homogènes.

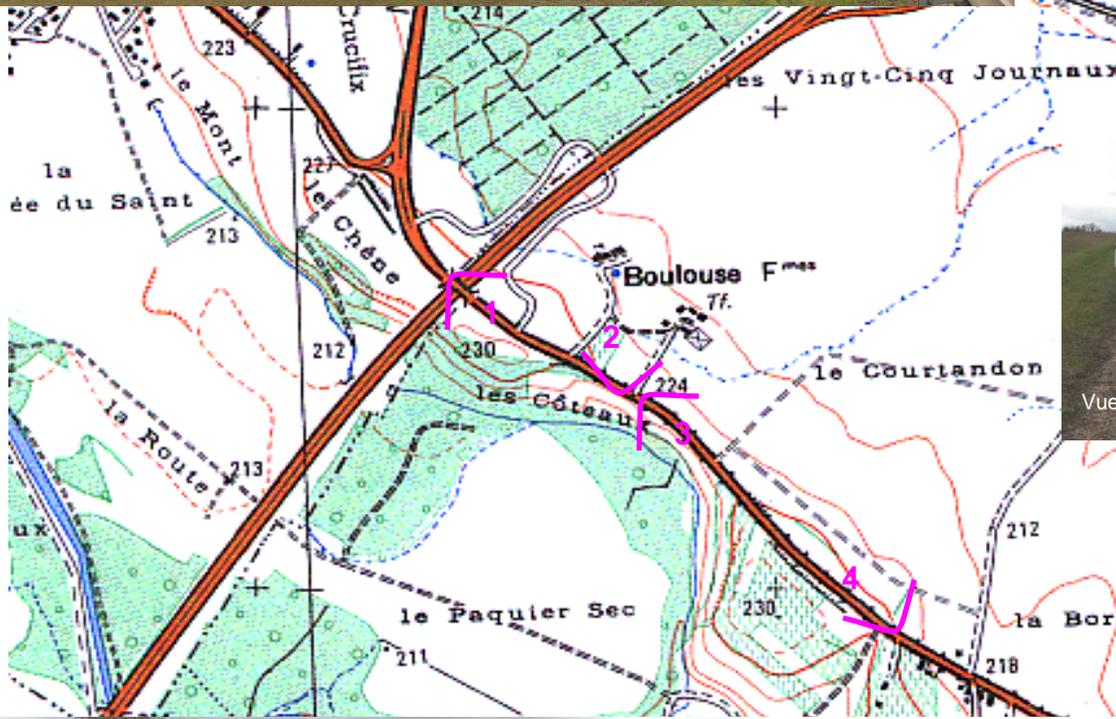
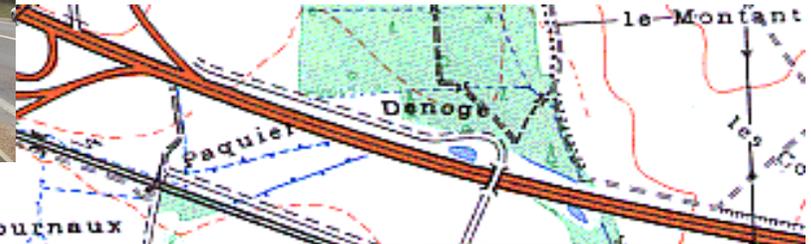
Des chemins agricoles non loin permettent d'accéder à ces champs.

Cette ouverture relative reste toutefois clairement cadrée par les infrastructures d'importance ayant trouvé un positionnement idéal dans la plaine.



Le secteur concerné est borné par ces grands axes. De ce fait, la visibilité du lieu, sa forme et son organisation auront un impact sur les perceptions le long des axes directement en contact avec le futur site.

En effet cet espace voué à l'activité deviendra une nouvelle vitrine, le contexte évoluera.



C. CADRE REGLEMENTAIRE

Servitudes d'Utilité Publique

A4 : « La petite rivière », servitude concernant les terrains riverains des cours d'eau. Cette servitude ne gêne en rien le secteur concerné par l'étude, se trouvant à 4 mètres de part et d'autre de la rivière.

A5 : Servitude relative à la pose de canalisation d'eau potable de diamètre 175 mm provenant du réservoir de Magny sur Tille et une canalisation de diamètre 100 mm, puis 80 mm alimentant les fermes de Boulouze.

T1 : servitude relative au chemin de fer : ligne SNCF Dijon-Vallorbe

T4 : servitude aéronautique de balisage

T5 : servitude aéronautique de dégagement

T6 : servitude aéronautique concernant la réservation de terrains pour les besoins du trafic aérien.

T7 : servitude aéronautique à l'extérieur des zones de dégagement (aérodrome Djon-Longvic)

PT1 : servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques.

PT2 : servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émissions et de réception exploités par l'Etat.

Contraintes et éléments à prendre en compte

L. 111-1-4 - Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement du 2 février 1995 (loi Barnier) :

L'article 52 de cette loi stipule qu'à compter du 1^{er} janvier 1997 et en l'absence de PLU justifiant et motivant la possibilité de construire au regard de l'environnement, les constructions et installations nouvelles sont, en dehors des espaces urbanisés des communes interdites :

- dans une bande de 100 mètres, de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations : A39 et A31
- dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation : RD 905 (ancienne RN5)

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitations agricoles ;
- aux réseaux d'intérêt public

(L. n°2003-590, 2 juill. 2003, art 34, II) Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

(L. n°2005-157, 23 fév. art 200) Le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

(L. n°2005-157, 23 fév. 200) Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

Loi sur l'eau : Tout projet supérieur à 1 ha de zones imperméabilisées est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Ligne LGV Rhin/Rhône :

La commune de Fauverney est concernée par le projet de la branche est de la LGV Rhin/Rhône. Ce projet est au stage APS avec un projet d'élaboration de PIG. Le fuseau retenu pour la DUP se trouve de la part et d'autre de la voie ferrée sur la partie sud de la voie ferrée, **sur une largeur d'environ 100 mètres.**

Les aéronefs : La commune est concernée par les trajectoires des aéronefs civils et militaires qui utilisent la plateforme de Dijon/Longvic.

La commune est inscrite au **Dossier Communal sur les Risques Majeurs** pour le risque de transport de matière dangereuse par réseau routier, principalement sur les axes importants :

- pour la route : A31, A39 et RD905
- pour le rail : ligne SNCF Dijon-Dôle

Sites archéologiques :

Un site est situé à l'Est du secteur concerné par le projet. Il s'agit de l'élément n°013 « ferme de Boulouze, Nord-Est » : enceintes quadrangulaires (ensemble de traces repérées par clichés aériens).

L'A31 : Projet d'élargissement de l'A31

L'assainissement : la commune dispose d'un assainissement collectif, avec une station d'épuration en projet d'augmentation de sa capacité

L'eau potable : les réseaux sur le site ne sont pas suffisants, un renforcement sera nécessaire.

Le Schéma de Cohérence Territorial : la commune de Fauverney intègre le périmètre du Scot dijonnais. Les projets devront être en compatibilité avec les orientations du Scot, une fois établi.

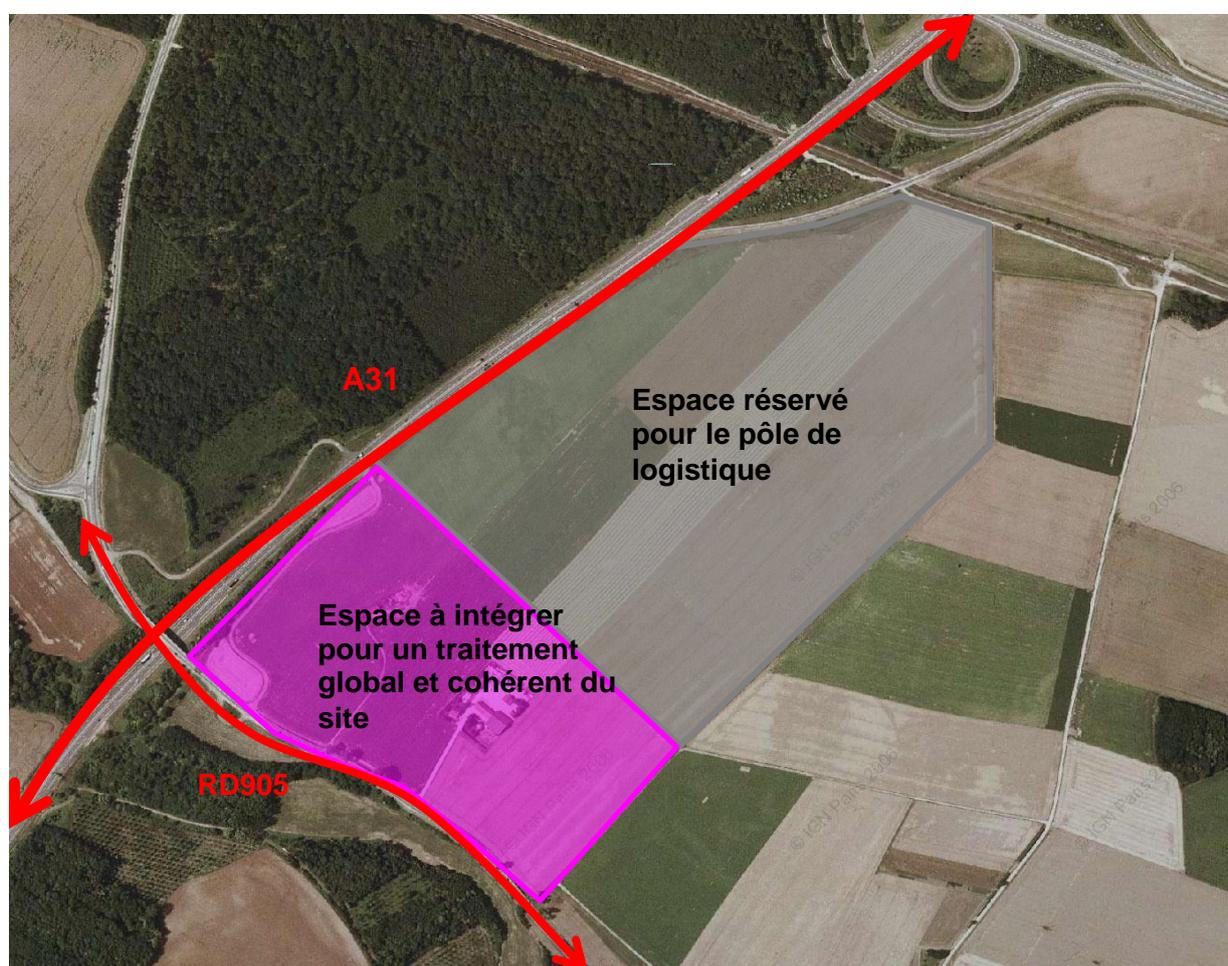
LE PROJET

A. DESCRIPTIF ET MOTIVATION

Le projet de révision simplifiée va porter non seulement sur l'implantation d'un pôle logistique sur un secteur bien défini et projeté, mais également sur l'ensemble des parcelles allant jusqu'à la RD905. Il s'agit de maintenir une logique dans les accès, dans l'approche foncière de la classification de la zone, et dans l'approche d'un aménagement d'ensemble cohérent indissociable de la RD905.

Le projet de révision simplifiée porte donc sur une unité cohérente de 52 ha, allant de la ligne de chemin de fer à la RD905.

Il ne s'agit pas de laisser un espace « en marge et résiduel » entre l'activité prévue aujourd'hui et la RD905. Ce secteur n'est pas moins constructible, mais il s'agira de fixer des mesures cohérentes en matière d'aménagements et d'intégration à travers l'application du L.111-1-4 et son étude « Entrée de ville ».



Des demandes existent aujourd'hui sur cette partie proche de la RD905, et en vue du contexte, la zone ne devrait pas connaître de difficultés en terme de commercialisation... Un transporteur occupe aujourd'hui la ferme de Boulouze et pourrait envisager de développer son activité sur place, et d'autres activités et structures pourraient être intéressées.

La Communauté de Communes avec la maîtrise foncière se chargera de réaliser et renforcer les réseaux pour l'ensemble du site, ainsi que des bassins d'orage, dont l'eau récupérée servira à irriguer les terres agricoles proches.

Afin d'optimiser la qualité des lieux, la définition aujourd'hui du site dans son ensemble est étudiée le plus en amont possible afin d'identifier au mieux les besoins, de réaliser les aménagements nécessaires, et ainsi d'optimiser le fonctionnement des lieux et l'image qui en ressortira.

Les accès se faisant automatiquement depuis la RD905, il semble cohérent d'associer les espaces en bordure afin de réfléchir dès aujourd'hui à son organisation future.

Le but est d'éviter d'arriver finalement à une juxtaposition de projets sans lien et cohérence. Cette démarche intègre pleinement les principes de développement durable : Optimiser au mieux les besoins réels et actuels d'une zone vouée à se développer à court et moyen terme.

En intégrant dès aujourd'hui, l'espace allant jusqu'à la RD905, l'enjeu est de prévoir et créer un espace « soigner » dont son rôle de « référence » est capital pour la réussite de l'ensemble du site et de son attractivité future.

Esquisse du projet de Plate-forme logistique :



Il s'agit d'une simulation permettant d'envisager plus concrètement l'importance du projet du pôle logistique s'inscrivant sur un site de 30 hectares, en profondeur par rapport à la RD905.

La partie restante correspond aux 20 autres hectares réservés au développement de la zone d'activités.

B. JUSTIFICATIF DU PROJET DE ZONE D'ACTIVITES

La révision simplifiée du Plan d'Occupation des Sols est une nécessité réglementaire au vu de la nature du projet et du site (aujourd'hui en zone NC – agricole). Elle est mise en œuvre dans une logique d'intérêt général qui ne se limite pas à la seule commune de Fauverney, mais à l'ensemble du bassin d'emplois de Genlis. Il est en effet prévu, la création de nombreux emplois sur le site.

La création d'une telle zone, destinée à être à court terme occupée par une importante structure économique et dans l'avenir par d'autres, est un enjeu de taille à l'échelle de la commune, de la Communauté de Communes, mais également du SCoT du Dijonnais dans lequel s'inscrit la commune de Fauverney.

Le SCoT exprime les enjeux à définir pour demain et dans lesquels la commune et le projet doivent s'inscrire:

- **la nécessité de développer la métropole régionale, conforter son dynamisme, créer un territoire attractif par les qualités qu'elle possède, par les potentialités d'accueil qu'elle offre,**
- **d'élaborer un projet de développement cohérent et partagé, à partir d'une vision globale du territoire. Il s'agit de veiller à la cohérence des politiques sectorielles centrées sur les questions : d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'économie, d'environnement et d'équipements,**
- **de garantir un développement durable du Dijonnais, les besoins économiques, tout en assurant la mixité sociale, la qualité de l'environnement et la préservation des ressources naturelles,**
- **de concevoir et réaliser un développement solidaire, inciter chaque partie du territoire à s'inscrire dans un développement commun afin que celui-ci soit équitable pour tous.**

Au vu des évolutions structurelles de l'économie que traversent le bassin d'emplois de Genlis, le SCoT préconise le développement de bassins locaux secondaires pertinents. Il s'agit de bassins voués à compenser certaines restructurations actuelles de l'économie locale.

Le projet n'est pas de nature à remettre en cause le bassin d'emplois de Dijon et les orientations à venir du Schéma de Cohérence Territorial du dijonnais.

Ce projet économique, présente donc des enjeux variés et portant un « intérêt général » :

- **Des enjeux sociaux...**

En terme de cohésion sociale, d'attractivité, de mixité sociale et fonctionnelle, il s'agit bien là de répondre aux besoins de la population locale, par la création d'emplois....Pour cela créer des territoires attractifs et dynamiques tirant profits de leur potentialité (proximité, accessibilité...)

La situation actuelle de la plaine de Genlis : fermeture de site, restructuration...anime ce projet d'une importance d'intérêt général pour l'ensemble du bassin d'emplois.

- **Des enjeux environnementaux...**

L'équilibre entre activité et protection de l'environnement, préservation des milieux naturels. Veiller donc à la bonne intégration des zones d'activités dans l'environnement, réduire ainsi les diverses pollutions : visuelles, sonores....

- **Des enjeux économiques...**

Adaptation du territoire aux exigences des activités nouvelles : accessibilité...Aller vers un équilibre entre les différents secteurs économiques à l'échelle d'un territoire pertinent. D'autres zones d'activités existent sur des communes voisines, pour certaines au sein de la Communauté de communes de la Plaine Dijonnaise, telles que Genlis et d'autres telle que Crimolois faisant partie d'une autre structure intercommunale, mais toutes intégrées au sein d'un même bassin de vie et de projet définis à travers le SCoT du Dijonnais.

C. ETAT DES INCONVENIENTS EVENTUELS

Pour les communes limitrophes...

Les nuisances peuvent être variées mais pour la plupart, les effets sont contenus soit par des mesures compensatoires afin de les atténuer, soit par des effets modestes à la base.

Les nuisances liées à l'accroissement du trafic routier.

La RD905 est un axe classé à grande circulation et les difficultés de transit du trafic sont fréquentes. Les aménagements récents (rond point à la sortie de Fauverney, en direction de Genlis) ont permis d'atténuer et fluidifier les déplacements, mais aux heures de pointes des difficultés se maintiennent.

La création d'une zone d'activités génère inévitablement une augmentation des déplacements en lien avec l'activité sur le site. La nature du projet d'implantation à court terme (pôle logistique), nous amène à envisager le déplacement de nombreux véhicules de grand gabarit.

Le choix du site repose principalement sur la proximité immédiate de l'échangeur autoroutier permettant de joindre directement ou indirectement les autoroutes A31, A36, A39, A6...et la mise à l'écart des zones urbaines dans son fonctionnement quotidien.

En effet, les communes voisines, celles proches de la départementale 905 pourront subir une augmentation du trafic liée à la création de cette zone nouvelle d'activité et complexifier les déplacements des riverains.

Toutefois, la localisation de l'échangeur à proximité du site limite les déplacements des camions vers les communes voisines. La plupart des communes limitrophes se situe à l'écart des grandes voies, et ne subissent pas directement les nuisances occasionnées par l'apport supplémentaires de véhicules.

Les entrées et sorties des véhicules s'organiseront essentiellement entre la future zone d'activités et l'échangeur, donc dans un espace réduit ne traversant aucune commune.

Toutefois, cette courte portion, n'affectant pas directement les espaces urbains, créera des tensions dans les déplacements vers Dijon et l'échangeur autoroutier, en particulier aux heures de pointes.

Pour cela, dans l'intérêt de tous, les activités pourront aménager leurs horaires afin d'éviter de transiter durant ces moments déjà délicats aujourd'hui.



A noter que l'accès unique de la zone aménagée sous forme de rond-point garantira des déplacements sécurisés pour l'ensemble des usagers de la route, en particulier le long de la RD905.

En matière de développement économique, la multiplication des zones d'activités peut être un frein à leur développement. Toutefois, le contexte politique dans lequel s'insère ce projet économique, suppression d'emplois... impulse la nécessité de mener des efforts sur cette problématique de manière efficace et dans un objectif de long terme. La création d'emplois reste une priorité de tous.

L'intégration du projet à l'échelle intercommunale et son imbrication dans un espace de projet plus vaste, celui du SCoT assure et garanti la volonté de concevoir des projets équilibrés et complémentaires afin de mutualiser les atouts de chaque communes et réduire les faiblesses de certaines.

Pour l'environnement...le site.

Les terrains concernés par le projet ne sont pas mentionnés comme ayant un intérêt particulier au titre de l'environnement et ne sont pas situés dans une zone à risque.

La taille du projet (plus de 50 ha) aura forcément des répercussions sur le paysage. A travers un règlement et une étude « entrée de ville », certaines mesures vont accompagner et atténuer les impacts en fixant des modalités d'implantations cohérentes vis-à-vis des contraintes techniques et fonctionnelles d'un tel site, mais garanties d'une prise en compte du cadre de vie.

Le respect de l'environnement est un enjeu croissant. Les objectifs de la zone d'activités seront cohérents avec le projet de territoire et la vision « durable » du développement local, intercommunal...

La gestion environnementale touche aussi bien la réduction des nuisances et les risques de pollutions, la recherche de solutions optimisées au niveau de la zone en matière de consommation d'énergie, d'eau, etc...que l'amélioration du cadre de vie, la protection de la faune et de la flore...

Des mesures sont envisagées aujourd'hui allant dans ce sens, telle que la récupération des eaux de pluies pour l'irrigation des terres agricoles, les aménagements routiers efficaces afin de réduire les nuisances, un travail de mise en valeur des entrées, l'éloignement du site des zones urbaines pour limiter les nuisances sonores, mais également les éventuelles nuisances olfactives, les fumées...

La taille du projet, la nature de certaines activités sont et seront de ce fait soumis à des études préalables obligatoires : **loi sur l'eau et classement ICPE** (installations classées pour la protection de l'environnement).

Loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau vise à une gestion équilibrée de la ressource en eau, tant pour la préservation des écosystèmes, la protection contre toute pollution et la restauration de la qualité des eaux, le développement et la protection de la ressource en eau, la valorisation de l'eau comme ressource économique et la répartition de cette ressource...

La création de bassins d'orage conforte l'obligation qui incombe au site (par sa taille), et la prise en compte dès aujourd'hui dans les réflexions, de l'importance de ces équipements et la nécessité d'anticiper en prévoyant un système de récupération des eaux pour l'irrigation des terres agricoles.

Pour les activités importantes tel que le futur pôle de logistique, **le classement des Installations Classées pour la protection de l'environnement (I.C.P.E.)**.

Dans le but de minimiser les risques relatifs à ces installations, la loi 76-663 du 19 juillet 1976 définit les procédures relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement ;

La gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation va dépendre du volume et du type d'activités pratiquées. Cela la nature du projet, le responsable de l'installation sera tenu de se soumettre à des obligations techniques et administratives particulières.

Pour l'activité agricole...

Le devenir des terres agricoles de la plaine et leur utilisation pour d'autres fins rentre dans un débat de fond, réel et certes sensible. Toutefois en vue du contexte économique, le changement de destination du secteur s'effectue en concertation avec tous les acteurs concernés directement par le projet, mais aussi indirectement.

En effet, le site prévu pour l'implantation de la zone d'activités se compose de terres cultivées et d'une ferme : « la ferme de Boulouze ». L'ensemble du site appartient à un même propriétaire aujourd'hui en cessation d'activité (pas de succession) et inscrit depuis un certain temps dans une démarche de vente de ses terres.

L'engagement de la Communauté de Communes de la Plaine Dijonnaise de rendre tout hectare pris aux exploitations agricoles sur un autre site, est primordial dans leur démarche. La volonté du propriétaire de vendre, permet d'envisager plus simplement un accord à l'amiable et un rachat de ses terres.

L'enjeu reste celui de trouver un équilibre entre les besoins agricoles et la nécessité de développer les activités économiques. Ce projet d'importance a donc trouvé dans le site de la ferme de Boulouze une implantation privilégiée et disponible rapidement.

Dans une démarche plus globale de développement durable et d'utilisation économe des ressources, les eaux pluviales seront récupérées pour l'irrigation des terres agricoles environnantes.

D. NECESSITE DE LA REVISION SIMPLIFIEE

La procédure de révision simplifiée est requise dans le cadre de ce projet ; en effet le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Fauverney identifie le secteur d'implantation en zone NC pour la grande partie.

APPLICATION DE L'ARTICLE L.111-1-4

Préambule...

Les dispositions de l'amendement Dupont découlent de l'article 52 de la loi Barnier, évoquée précédemment, relative à la protection de l'environnement :

Partant d'un constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de villes, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des principaux axes routiers, classés à grande circulation.

A défaut de cette analyse, indispensable pour élaborer un projet urbain de qualité, le texte impose une marge de recul de 75 mètres (voies à grande circulation) et 100 mètres (autoroutes et déviations d'agglomération) en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés.

L'étude « entrée de villes » permettant de déroger à cette règle, doit attester de la prise en compte des paramètres suivants :

- **les nuisances**
- **la sécurité**
- **la qualité de l'urbanisme**
- **la qualité de l'architecture**
- **la qualité des paysages**

Cette réflexion à mener préalablement doit associer un souci légitime de développement économique, dans le cas de Fauverney, à une démarche de valorisation du cadre de vie des habitants et des usagers de la route.

Avant de planifier l'aménagement des lieux, un diagnostic préalable guidera la collectivité dans ses choix d'urbanisation et lui permettra de concevoir un projet cohérent pour le long terme. Il ne s'agit pas de dissocier ce site du reste du territoire communal, mais de l'intégrer harmonieusement face à ce qui existe, ce qu'il convient de conserver, de créer une harmonie, un lien, un passage progressif et maîtrisé entre les différentes formes d'occupation.

A. PRINCIPE D'AMENAGEMENT

Afin de permettre l'aménagement global d'une nouvelle zone d'activités s'étendant de la RD905 à la ligne de Chemin de fer, des principes d'aménagement sont édictés conformément aux dispositions de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme.

Pour le projet de la zone d'activités, la RD905 et l'A31 qui bordent le site, sont concernées par les dispositions de l'article L.111-1-4, au titre de leur classement en tant qu'axe à grande circulation.

Selon la nature de la voie, une bande de 75 m à 100 m est classée inconstructible. Pour déroger à cette règle une étude « entrée de ville » est nécessaire.

Il s'agit de traiter le site dans sa globalité afin d'obtenir une organisation cohérente et un fonctionnement optimal dans un secteur aux multiples enjeux : **Tirer profit de cette étude pour créer un espace de référence, soigné garant d'attractivité et de reconnaissance.**

Les orientations d'aménagements définies pour le présent secteur se sont appuyées sur le constat de l'état initial de l'environnement et sur l'impact potentiel du projet au niveau du site et de ces abords.



Entre l'A31 et la RD905 des enjeux différents :

Dans un principe de cohérence, le site de Boulouze est traité dans son ensemble, de la ligne de chemin de fer jusqu'à la RD905, et de l'A31 au fossé. Le traitement des espaces aujourd'hui grevés d'inconstructibilité, répond à des exigences spécifiques, dépendant du rôle attribué à la voie dans le fonctionnement du site.

Seul depuis la RD905 l'accès sera réalisable, les déplacements s'y organiseront avec un objectif de sécurité et de nuisances maîtrisées. C'est depuis cet axe que la démonstration visuelle du site sera la plus attendue et la plus répercutante.

Depuis l'A31, bien qu'aucun accès ne sera autorisé, des préconisations paysagères sont à envisager, pour conserver un effet de masse limitant les impacts visuels depuis la voie autoroutière.

B. CONTRAINTES ET IMPACTS DU PROJET

Au regard des nuisances...

Au terme de la procédure de révision simplifiée, le site perdra son caractère agricole pour devenir une zone d'activités à part entière. Compte tenu de la nature du projet actuel (le pôle logistique) et plus globalement la future zone, son relatif éloignement des zones urbanisées de la commune de Fauverney et des communes limitrophes, atténueront certains impacts.

Cependant une telle implantation va générer **un trafic supplémentaire** au droit de la RD905. Pour cela, il importe de prendre en compte la question de l'accès le plus en amont possible de l'étude. En effet, son positionnement et sa forme conditionneront les impacts éventuels.

Le flux important de circulation est déjà une thématique abondamment abordée à propos de la RD905, bien que des aménagements routiers ont déjà été mis en place afin d'améliorer le transit sur cet axe, en particulier durant les heures de pointes

L'aménagement prévu doit dans la mesure du possible ne pas aggraver la circulation, mais au contraire la fluidifier. Pour cela, prévoir un aménagement routier efficace à travers la réalisation d'un rond-point, car un simple "tourne à gauche" paralyserait le trafic.

Par ailleurs, les déplacements générés par le site devront se limiter pour une grande partie sur une portion courte et bien identifiée « échangeur autoroutier » et « accès à la zone d'activité » peu après le pont surmontant l'A31. Les véhicules ne devraient pas alors, de manière abondante, se diriger vers le village et les communes environnantes.

Les nuisances sonores directement liées au trafic : la loi sur le bruit impose des dispositifs compensatoires à cet effet, le long de la RD et de l'Autoroute.

En ce qui concerne **les nuisances visuelles** « potentielles » du projet, celles-ci sont largement subjectives et liées à la perception de tout à chacun quant à la nature même d'un site économique. Cependant la nature même du projet, la notion d'image qu'il doit générer et son rôle de vitrine le long de la RD905t, auquel il renvoie nécessite un traitement paysager adapté qui sera essentiellement traité au niveau des autorisations de construire avec le traitement des bardages et une composition végétale adaptée.

La topographie de plaine, le contexte naturel du lieu (malgré d'importantes infrastructures routières), renforcent la sensibilité des lieux, et conditionne fortement la perception du futur projet et de son impact dans le paysage. Des accompagnements devront aller dans le sens de la recherche de la meilleure intégration du site.

Pour les nuisances olfactives et les fumées, le pôle logistique en projet est soumis au classement I.C.P.E. (installation Classée pour la protection de l'Environnement) et devra mettre en place des mesures compensatoires. Toutes autres activités du même type sera soumises à la même réglementation.

Au regard de la sécurité...

Le long de la RD905 : C'est depuis cet axe que les déplacements générés par la zone d'activités s'effectueront :

La définition d'un accès unique à la zone, pouvant se traduire par la réalisation **d'un rond-point** et la création d'une voie de desserte interne pouvant s'appuyer sur le réseau d'entretien des services autoroutiers existants semblent être la solution la plus adaptée.

L'implantation du rond-point pourra se réaliser uniquement sur des secteurs présentant des caractéristiques techniques, topographiques...suffisantes. C'est principalement après le pont surmontant l'A31, qu'un secteur plat et suffisamment large existe.

La RD905 est une voie à double sens, présentant peu de visibilité pour autoriser les dépassements sécurisés. Afin de ne pas accroître la prise de risque éventuelle des automobilistes, l'aménagement d'un rond-point n'aggraverait pas la situation actuelle et sécuriserait au mieux les déplacements.

Il est souvent difficile d'amener les automobilistes à conserver une allure constante le long des traversées des villages, en particulier aux abords où le caractère urbain est moins visible. La vitesse reste le point noir de cet axe.

Pour cela, la création du nouveau carrefour, permettra de « casser », l'allure rapide des véhicules et par une signalétique annonciatrice de la nature des lieux, d'alerter les automobilistes sur la nécessité d'être vigilant et de ralentir.

Le long de l'A31, aucun accès n'est autorisé. Pour cela, la sécurité du site en bordure de cet axe ne changera pas.

Architecture, urbanisme et paysages...

En matière d'intégration, c'est par le contexte naturel du site, ses paysages ouverts, qu'il est important de s'appuyer dans les réflexions à mener, en particulier le long des abords routiers. Le site est vaste, les bâtiments sont rares et au gré des saisons, les teintes marron, vert et jaune constituent la principale palette de couleurs sur ces lieux.

L'enjeu est donc de rendre le passage d'une zone « naturelle » à une zone « urbaine », le plus progressif possible, le plus équilibré...permettant ainsi de renvoyer une image moins discordante et plus harmonieuse.

Bien sûr, il n'est pas possible d'exiger les mêmes prescriptions architecturales pour des bâtiments à usage d'activités que pour ceux à usage d'habitation. Les bâtiments à usage d'activités nécessitent une certaine fonctionnalité, mais des préconisations peuvent être proposées afin de créer un équilibre et une bonne intégration vis à vis du cadre que côtoiera la zone (une entrée de commune, et surtout une zone « naturelle »).

La réussite d'une zone d'activités passe par ses aménagements routiers, son organisation, mais également et de plus en plus par l'image qu'elle reflète, la façade qu'elle expose au regard des nombreux flux automobiles...L'étude « entrée de ville » doit pour cela apporter les mesures permettant d'asseoir ces enjeux et parer ainsi toute implantation anarchique le long des voies.

Pour cela, le long de la RD905 : Le traitement paysager doit offrir des percées visuelles suffisantes pour ne pas masquer l'effet d'annonce d'une telle zone (façade de représentation un enjeu fort pour le développement et la réussite de la zone), mais suffisant pour atténuer l'impact paysager du projet et l'intégrer harmonieusement.

Pour l'A31 : Les impacts sont de moindres mesures, néanmoins il s'agit de déroger aux règles d'inconstructibilité sur une bande de 100 mètres de l'axe de la voie, par des mesures spécifiques veillant à une bonne intégration et sécurité. Le traitement végétal d'une bande le long de l'axe, dissimulera les bâtiments, mais aussi les mouvements pouvant générer des impacts visuels pouvant désorienter les automobilistes.

Globalement, les aspects architecturaux devront répondre aux nécessités de l'activité, mais s'assurer d'une bonne intégration dans le site.

Pour cela, le long de la RD905, un alignement strict des bâtiments sera exigé afin de refléter une cohérence visuelle, une logique commune d'implantation, une vision organisée et maîtrisée ...

Une bande de recul des constructions va être définie dans le cadre des prescriptions liées au règlement de zone, ce recul va permettre d'une part d'assurer un traitement paysager adapté au site et d'autre part, il a également pour objet d'éviter que les installations ne viennent s'implanter trop près de l'emprise de la RD905.

Le long de l'A31, cette exigence d'alignement est moins justifiable, néanmoins la bande paysagère et l'accompagnement végétal des bâtiments restent une mesure importante et valorisante dans tous les cas.

Les Prescriptions : Le long de la RD905, jouer de l'effet vitrine, embellir et sécuriser



L'enjeu est **d'améliorer et de valoriser l'image que renverra la zone d'activités**. Il conviendra de veiller aux abords des voies, l'intégration paysagère et architecturale des importants volumes bâtis. Ceux ci sont souvent trop clairs par rapport aux couleurs du paysage et du bâti traditionnel, ce qui met en évidence l'effet de « masse ».

Il s'agit de **casser ou décomposer visuellement ces volumes grâce au végétal**. L'idée n'est pas de dissimuler cette zone et ces constructions, mais de les accompagner et d'assurer une certaine harmonie visuelle. Il s'agit pour la commune de tirer profit de l'effet vitrine de la RD905 et créer une façade de présentation d'activités de qualité et en harmonie avec un environnement aujourd'hui vierge de toute construction.

Il s'agit de **créer une bonne desserte** de cette zone appelée à se développer. L'objectif de sécurité est certain compte tenu de la dangerosité des accès.

- **Créer une véritable entrée sur la zone et la commune par un aménagement plus sûr avec la RD905 en créant un rond point et interdire tout accès nouveau sur la voie.**

Le rond point nécessite des exigences techniques : secteur relativement plat, emprise suffisante...

- **Poursuivre la desserte interne de la zone en créant une trame viaire cohérente s'appuyant sur l'existant**

- **Limiter la hauteur de construction (hors éléments techniques) à 15 mètres sur la bande de 75 mètres et au-delà.**

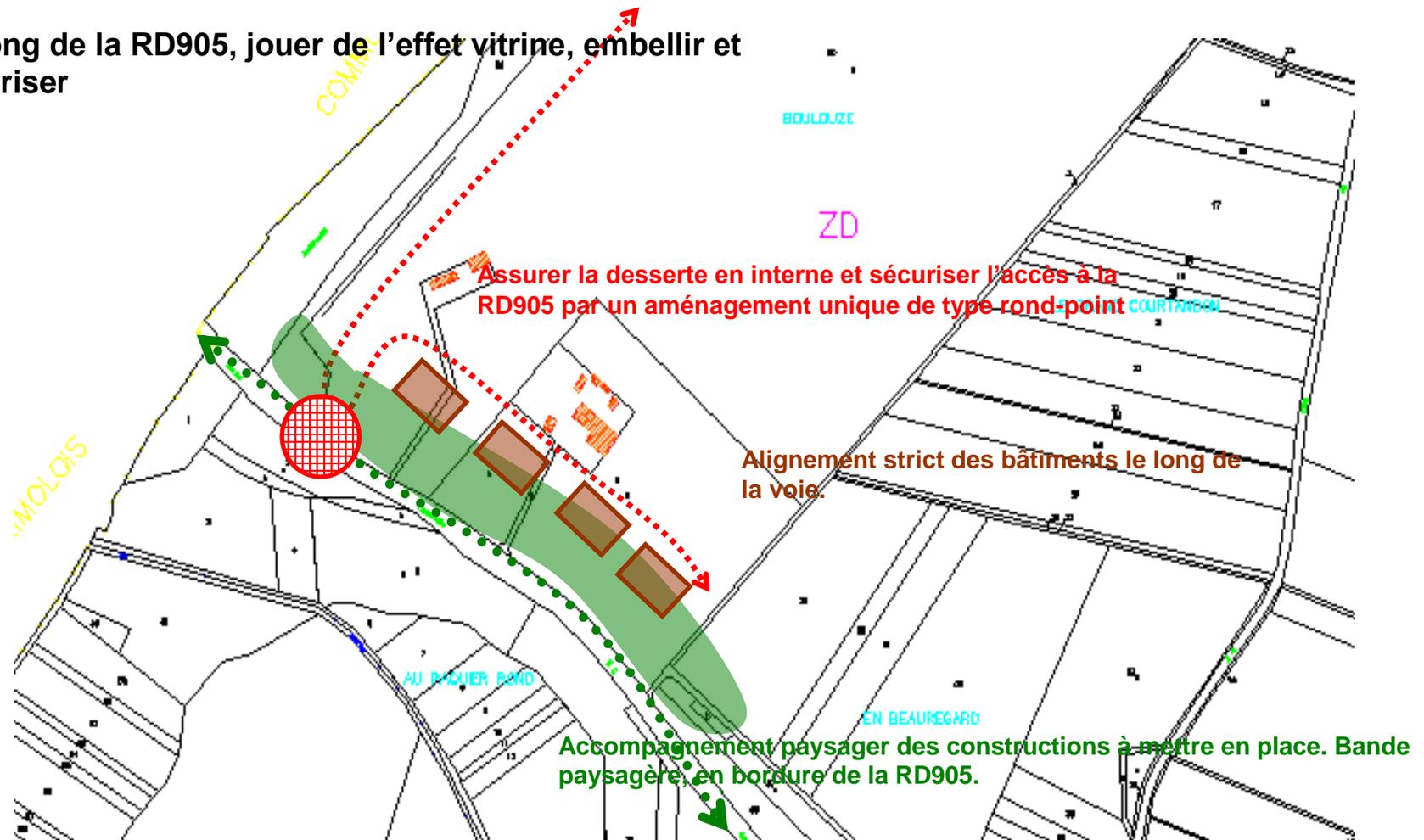
Depuis la RD905, un léger dénivelé existe en descendant vers la ligne de chemin de fer au loin. Cette topographie permettra d'atteindre alors plus aisément cet objectif.

- **Interdire le blanc et les couleurs trop claires au profit des gris, des bruns, des sables ou des ocres. Les teintes terre cuite peuvent aussi être utilisées pour les toitures. (règlement art. 11)**
- **Exiger un recul des bâtiments de 20 mètres de d'emprise de la voie, afin de pouvoir créer un premier plan paysager. Pour la desserte interne, un recul de 5 mètres des bâtiments de la voie afin de permettre une circulation piétonne sécurisée. (règlement art. 6)**
- **Demander la création d'une bande paysagère de 10 mètres de large le long de la limite contiguë à l'emprise de la Route Départementale. Elle sera plantée (règlement art. 13)**

L'espace entre la bande paysagère et les premiers bâtiments, n'accueillera aucun bâtiment, il sera gazonné et planté le long des bâtiments,

- **Donner un accompagnement végétal (non linéaire) aux bâtiments afin de rompre visuellement leurs volumes par la plantation de groupements d'arbres et arbustes à proximité des bâtiments. (règlement art. 13)**
- **Exiger un alignement strict des bâtiments en premier plan le long de la RD905.**
- **Toute aire de dépôt permanente devra être masquée par une haie de taille adaptée (règlement art. 13)**
- **Interdire les murs pleins en clôtures et n'autoriser que les grillages simples accompagnés ou non de haies vives d'essences diverses. (règlement art. 11)**

Le long de la RD905, jouer de l'effet vitrine, embellir et sécuriser



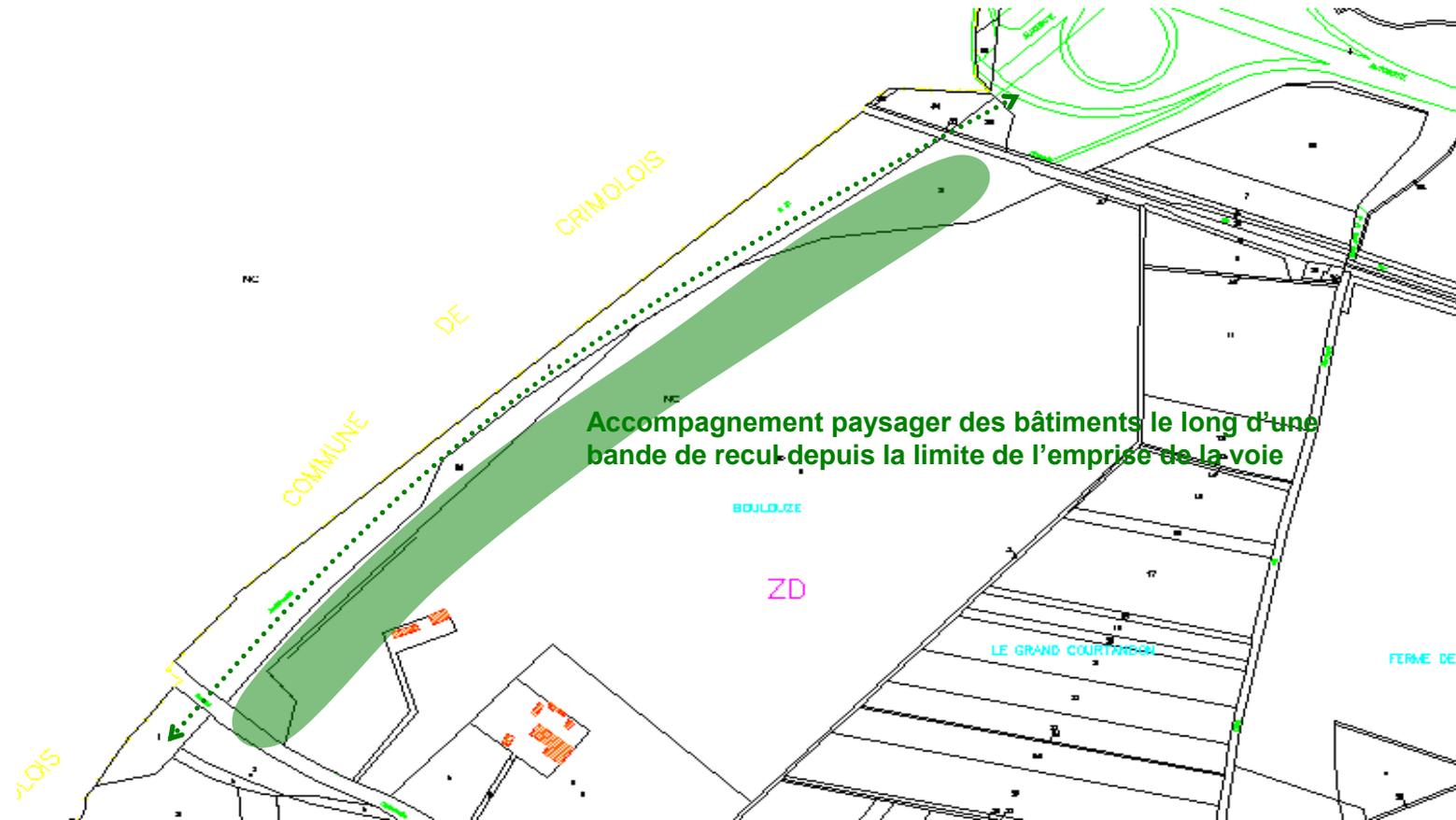


Depuis cette voie, les accès étant interdits, l'étude « entrée de ville » dans une logique de cohérence et de traitement global du site, devra veiller à intégrer au mieux les futurs aménagements le long de cette bande de 100 mètres aujourd'hui grevée.

L'enjeu est de conserver un « **effet de masse** » du site par un traitement paysager dans une bande le long de la voie autoroutière. L'objectif est d'atténuer les impacts visuels trop « tape à l'œil », depuis l'autoroute par un usage plus rationnel de l'espace.

- Interdire tout accès sur l'autoroute.
- Limiter la hauteur de construction (hors éléments techniques) à 15 mètres à l'égout du toit sur la bande de 100 mètres et au-delà afin de pouvoir fondre les bâtiments dans les frondaisons d'arbres matures (*règlement art. 10*)
- Exiger un recul des bâtiments à 20 mètres de la limite d'emprise de la voie, pour conserver un premier plan paysager (*règlement art. 6*)
- Donner un accompagnement végétal (non linéaire) aux bâtiments afin de rompre visuellement leurs volumes par la plantation de groupements d'arbres et arbustes à proximité du bâtiment (*règlement art. 13*)
- Interdire les murs pleins en clôtures et n'autoriser que les grillages simples accompagnés ou non de haies vives d'essences diverses. (*règlement art. 11*)

Le long de la l'A31, créer « un effet de masse », un décor compact à travers un traitement paysagé masquant des bâtiments

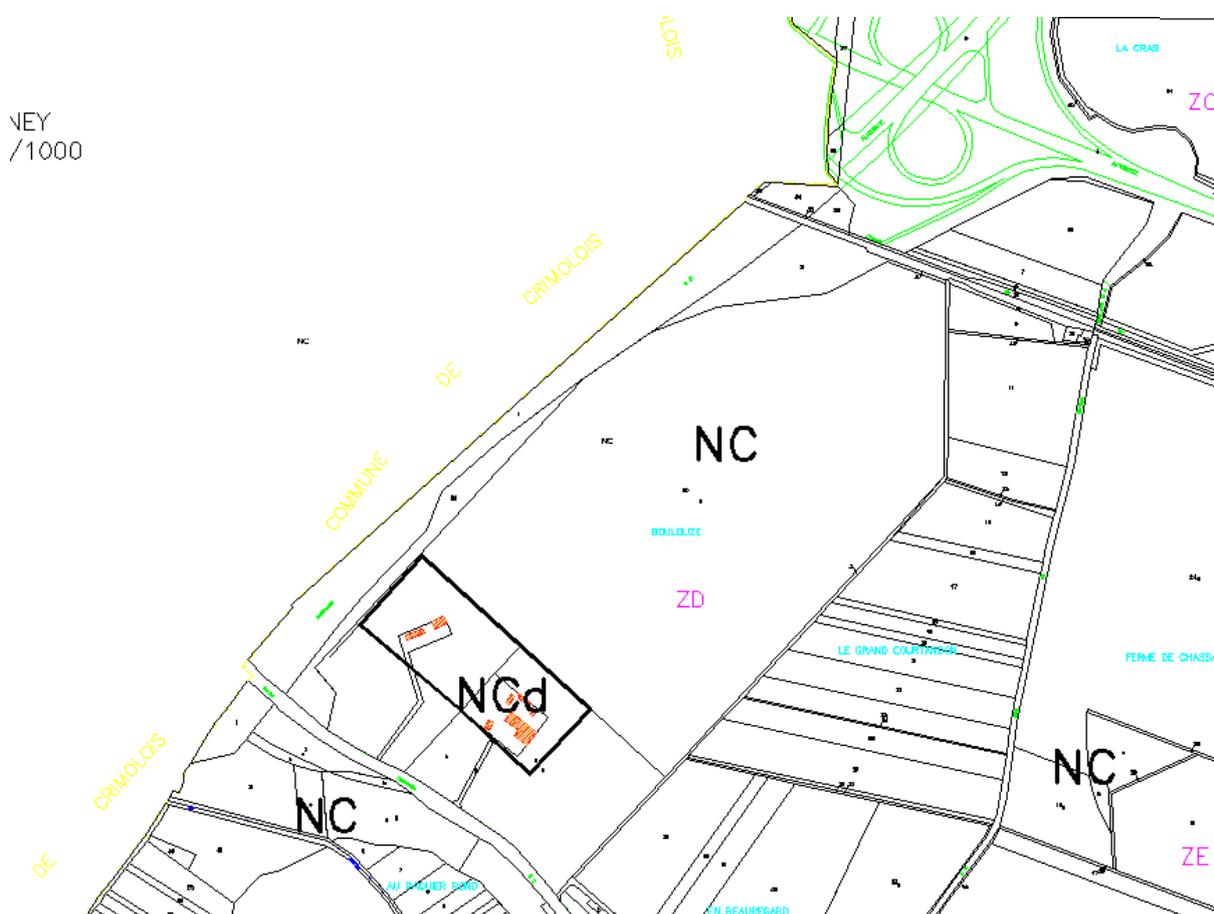


CONTENU DE LA REVISION SIMPLIFIEE

A. CONTENU GRAPHIQUE

Le projet de révision simplifiée a pour but de définir une nouvelle zone à vocation d'activités industrielles et de services. En effet le règlement actuel de la zone NC ne permet pas ce type d'implantation et s'avère en opposition avec les principes de cette zone à vocation de préservation des capacités de production agricole.

Avant Révision simplifiée



B. CONTENU REGLEMENTAIRE

Dans le cadre du dossier de révision simplifiée un règlement spécifique à cette zone est défini, conformément aux dispositions de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain. L'ensemble du contenu réglementaire du document sera repris dans le cadre de la révision générale.

Le secteur INAx est une zone à urbanisée, non équipée, destinée à être urbanisée pour l'accueil des activités industrielles et de services dans les conditions du présent règlement. Les constructions y sont subordonnées à la réalisation des équipements de desserte. De plus au titre de l'article L.111-1-4, une étude entrée de ville permettra de définir les modalités d'implantation sur les parties grevées.

Les constructions et opérations d'aménagement destinées à l'habitat et à l'agriculture sont formellement interdites, ces types d'occupation du sol n'ayant pas vocation à se trouver implanter au sein d'une zone d'activité ;

Les dépôts de déchets, matériaux de démolition, de ferrailles et carcasses de véhicules sont à interdire ; ils ne sont pas compatibles avec une zone d'activité de réelle qualité environnementale. Toutefois des dépôts spécifiques liés aux activités présentes sur la zone pourront être autorisés dans la mesure où ils seront masqués par des traitements paysagers.

Le raccordement au réseau est obligatoire tant pour l'adduction en eau potable que pour l'assainissement. Seule les eaux pluviales issues des toitures pourront être directement rejetées dans le milieu ou le réseau collecteur. Les autres eaux, en particulier de lavage et issues de vastes surfaces imperméabilisées telles que les aires de stationnement devront faire l'objet d'un pré-traitement adapté et conforme à la législation en vigueur avant leur rejet ou leur infiltration.

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques devra se faire avec un recul minimum

- **le long de l'A31 : un recul de 20 mètres**
- **le long de la RD905 : un recul de 20 mètres avec un alignement strict des bâtiments**
- **le long des dessertes internes : 5 mètres**

Cette disposition ne concerne pas les équipements techniques et les extensions.

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives pourra se faire :

- **soit en limite exacte de propriété**
- **soit en observant un recul égal à la hauteur du bâtiment divisé par deux avec un minimum de 5 m.**

L'implantation des constructions sur une même propriété est libre sous réserve de la prise en compte des mesures susceptibles d'éviter la propagation des incendies.

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 70 %. L'emprise au sol est le rapport de la surface projetée au sol des volumes Hors-Œuvre Brute de l'ensemble des constructions et installations à la surface du terrain.

Concernant la hauteur des constructions afin de créer une homogénéité de la zone, les constructions à usage d'activité devront s'insérer dans un gabarit compris ne dépassant pas 15 mètres dans les bandes de 75 mètres et 100 mètres soumis au L. 111-1-4 à l'égout principal du toit mesurée perpendiculairement au sol terminé après remaniement.

L'aspect extérieur des bâtiments est réglementé essentiellement en ce qui concerne le traitement et les matériaux utilisés. Les matériaux de constructions devront être recouverts, les toitures et les bardages seront de préférence de ton mat.

Concernant les clôtures une uniformité des teintes et des matériaux sera à rechercher, elles devront être constituées d'un grillage simple fil en façade sur rue, et en aucun cas la hauteur des clôtures ne devra dépasser 1,60 m.

Concernant le traitement paysager du site et son insertion dans l'environnement, les constructions devront être accompagnées d'un traitement végétal, il en sera de même pour les places de stationnement ou les arbres de haute tige seront à privilégier. De même des écrans végétaux constitués d'essences rustiques devront être réalisés autour de tout dépôt et stockage à l'air libre.

Il n'est pas fixé de COS pour le secteur INAx.

C. COMPATIBILITE DU PROJET DE REVISION SIMPLIFIEE

L. 111-1-4 du code de l'urbanisme

Le projet de révision simplifiée s'est attaché à respecter les principes définis par l'article L.111-1- 4 du code de l'urbanisme en définissant des principes d'aménagement et des règles d'implantation susceptibles d'assurer une meilleure insertion du projet dans le site.

La prise en compte de ces divers éléments en terme de recul, de traitement paysager va permettre de conjuguer développement économique, intégration dans l'environnement, préservation du cadre de vie, et traitement des entrées de villes.

En effet ce projet de part son volume modifie de façon notable le paysage aux abords des accès, mais aussi au-delà. Toutefois le respect des principes d'aménagements traduits de façon concrète dans le règlement va permettre de réduire l'impact paysager futur et faire de cette zone un espace de référence, une vitrine de qualité.

L. 123-13 du code de l'urbanisme

Le présent projet à la base de la révision simplifiée du Plan d'Occupation des Sols de Fauverney s'intègre parfaitement dans le cadre réglementaire de l'article L.123-13 du code de l'urbanisme. La zone d'activité créée dans sa globalité (plus de 50 ha) porte un intérêt général indéniable pour la commune, mais plus concrètement pour l'ensemble du bassin d'emploi.

Cette logique d'intérêt général dépasse nettement les limites locales en raison de la taille de l'activité prochainement installée et le nombre d'emplois généré. Il s'agit de favoriser un dynamisme économique et de l'attractivité.

L. 122-2 du code de l'urbanisme

Le Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération dijonnaise n'est pas encore approuvé toutefois le périmètre de réalisation de ce projet concerne l'ensemble des communes situées à moins de 15 km des limites extérieures de l'agglomération. Fauverney de part sa localisation est pleinement concernée par ce périmètre.

Toutefois, le Schéma de cohérence Territoriale, dispose d'un diagnostic ayant définie les enjeux et des axes d'orientations. Ce document est déjà en mesure d'apporter un regard précis sur des points de développement relatif à ce territoire varié et surtout en mouvement.

Les évolutions actuelles que traversent certains secteurs géographiques et pôles d'emplois doivent trouver des mesures compensatoires. Le SCoT préconise le développement de bassins locaux secondaires pertinents.

Le projet n'est pas de nature à remettre en cause le bassin d'emplois de Dijon et les orientations à venir du Schéma de Cohérence Territorial du dijonnais.

Délivrance des dérogations pour l'ouverture de nouveaux espaces urbanisés

En l'absence de SCoT, la règle qui s'applique est celle de la constructibilité limitée aux parties actuellement urbanisées. Les communes ne peuvent pas modifier ou réviser leur PLU en vue d'ouvrir à l'urbanisation des zones à urbaniser créées après le 1er juillet 2002 ou des zones naturelles. Toutefois un système dérogatoire est prévu à l'article L122-2 du code de l'urbanisme :

Les Communes peuvent demander l'accord du Syndicat mixte pour urbaniser de nouveaux espaces. Celui-ci peut refuser la dérogation si les inconvénients de l'urbanisation envisagée sont excessifs pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles, au regard de l'intérêt que représente l'ouverture à l'urbanisation pour la Commune.

Article L. 122-2 du code de l'urbanisme

« Dans les communes qui sont situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de la population, ou à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer, et qui ne sont pas couvertes par un schéma de cohérence territoriale applicable, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle.

Dans les communes mentionnées au premier alinéa et à l'intérieur des zones à urbaniser ouvertes à l'urbanisation après l'entrée en vigueur de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat, il ne peut être délivré d'autorisation d'exploitation commerciale en application des 1° à 6° et du 8° du I de l'article L. 720-5 du code de commerce ou d'autorisation de création des salles de spectacles cinématographiques en application du I de l'article 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

Il peut être dérogé aux dispositions des deux alinéas précédents soit avec l'accord du préfet donné après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites et de la chambre d'agriculture, soit, lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale incluant la commune a été arrêté, avec l'accord de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4. La dérogation ne peut être refusée que si les inconvénients éventuels de l'urbanisation envisagée pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles sont excessifs au regard de l'intérêt que représente pour la commune la modification ou la révision du plan. »