

Département de l'YONNE

Communauté de Communes du Jovinien



4

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé aux délibérations
du 29 septembre 2025 approuvant la
modification n° 2 et les révisions allégées
n° 1 et 2 du Plan Local d'Urbanisme
intercommunal

Cachet de l'intercommunalité et
signature du Président :



Nicolas SORET,
Président de la Communauté
de Communes du Jovinien

Approbation du PLUi le 18 décembre 2019

Modification n° 1 approuvée le 22 septembre 2022

Modification n° 2 ainsi que les révisions allégées n° 1 et 2 approuvées le 29 septembre 2025

Dossier du PLUi réalisé par :



PERSPECTIVES
2, rue de la Gare
10 150 CHARMONT s/B.
Tél : 03.25.40.05.90.
Mail : perspectives@perspectives-urba.com



PLANETE VERTE - Agence Centre-Nord
42 bis, rue de la Paix
10 000 TROYES
Tél : 03.25.40.55.74.
Fax : 03.25.40.90.33.
Mail : planeteverte.troyes@orange.fr

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	2
LES OAP COMMUNALES	4
1. COMMUNE DE JOIGNY	4
1.1 Préconisations pour la zone 1AU Lieu-dit Le Courtin	5
1.2 Préconisations pour la zone 1AU - Lieu-dit Le Coul Doux	7
1.3 Préconisations pour la zone 1AU - Lieu-dit Champ Bugle.....	8
1.4 Préconisations pour la zone 1AU – Les Tuées	9
1.5 Préconisations pour la zone 1AUP – Est de la ville	10
2. COMMUNE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT.....	11
2.1 Préconisations pour la zone 1AUX – Lieu-dit Les Monteaux	12
2.2 Préconisations pour la zone 1AUE – Lieu-dit Les Houches.....	13
3. COMMUNE DE CEZY	14
3.1 Préconisations pour la zone 1AUa – Lieu-dit La Folie.....	15
4. COMMUNE DE CHAMPLAY	16
4.1 Préconisations pour la zone 1AU – Chemin du Tacot	16
4.2 Préconisations pour la zone 1AU – Lieu-dit Le Champ Plain	18
4.3 Préconisations pour la zone 1AUE.....	19
5. COMMUNE DE BUSSY-EN-OTHE.....	20
5.1 Préconisations pour la zone 1AU – Lieu-dit Chien pissant.....	21
6. COMMUNE DE BEON.....	22
6.1 Préconisations pour la zone 1AU – Route de Champvallon.....	23
7. COMMUNE DE LA-CELLE-SAINT-CYR	24
7.1 Préconisations pour la zone 1AU – Lieu-dit En Pinelle	25
7.2 Préconisations pour la zone 1AUE.....	26
8. COMMUNE DE LOOZE	27
8.1 Préconisation pour les zones UC et 1AU – Lieu-dit Puits Carnassier	28
8.2 Préconisation pour les zones 1AU – Lieu-dit Tanneroy.....	29
8.3 Préconisation pour la zone 1AU – Lieu-dit Les Infernats.....	30
9. COMMUNE DE PRECY-SUR-VRIN	31
9.1 Préconisation pour la zone 1AU – Lieu-dit La Grande Vigne.....	32
10. COMMUNE DE SEPEAUX-SAINT-ROMAIN	33
10.1 Préconisations pour la zone 1AUXa	33
UN PROJET QUI CONFORTE LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE INTERCOMMUNAL	41

SYNTHESE DES CRITERES DE QUALITE DU PROJET AU REGARD DE L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME	46
LES OAP « EQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL »	47
LES OAP THEMATIQUES.....	53
1. LES BERGES DE L'YONNE	53
2. LE QUARTIER DE LA GARE.....	56
3. LE 28 ^{EME} GROUPE GEOGRAPHIQUE.....	59
4. LA MADELEINE	62

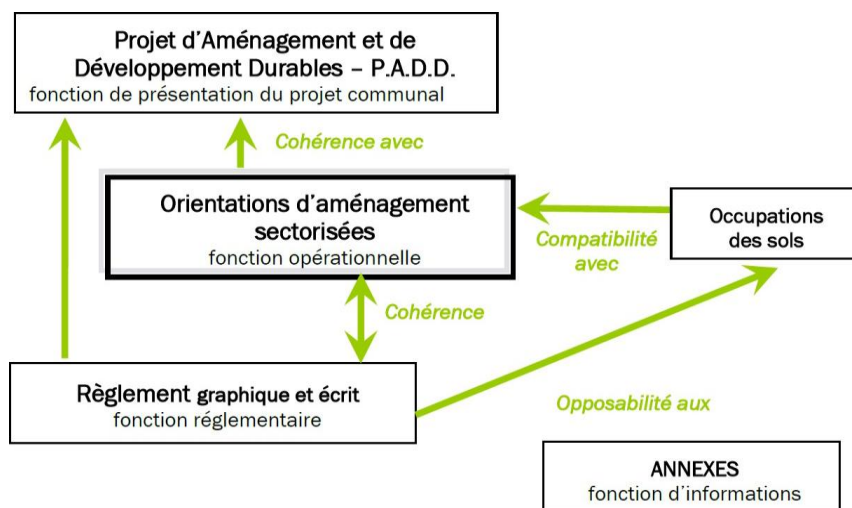
PREAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont un élément important des PLUi. Elles permettent une concrétisation et une matérialisation des enjeux de la commune sur des quartiers précis de celle-ci.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent aux communes de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière.

Elles sont un élément commun à l'ensemble des pièces du PLUi comme le montre le schéma suivant.

Schéma d'organisation des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Excepté le rapport de présentation)



Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) comprennent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Elles sont opposables aux autorisations d'urbanisme, puisqu'elles décrivent des principes d'aménagement, avec lesquels les autorisations d'urbanisme devront être compatibles, et non conformes. Les éléments opposables dans un lien de conformité sont traduits au niveau des règlements graphique et écrit.

Chaque zone concernée par une OAP pourra être aménagée par le biais d'une opération d'aménagement d'ensemble, qui pourra se réaliser au coup par coup ou par phasage, au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.

Article L.151-6 du Code de l'Urbanisme

« Les Orientations d'Aménagement et de Programmation comprennent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les Orientations d'Aménagement et de Programmation d'un Plan Local d'Urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L.141-16 et L.141-17. »

Article L.151-7 du Code de l'urbanisme

« I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

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

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

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

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

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

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

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales. »

Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) de secteur dites « OAP communales » ont été élaborées sur l'ensemble des zones à urbaniser à court terme (1AU et 1AUX ; sections I et II) ainsi que sur certains secteurs en zone urbaine UC – section II, sur la commune de Looze uniquement. Les OAP de secteurs concernent des secteurs à vocation d'habitat et à vocation d'activités économiques.

Chaque OAP de secteur à vocation d'habitat, s'appuie sur une *densité moyenne de logements* de l'ordre de :

- 15 logements à l'hectare pour le pôle urbain de Joigny et le pôle secondaire de Saint-Julien-du-Sault ;
- 11 logements à l'hectare, pour les autres communes (petits pôles de proximité et communes rurales).

Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques ont été réalisées pour le pôle urbain de Joigny uniquement. Elles s'appuient sur les Orientations d'Aménagement du PLU de Joigny approuvé en 2014. Ainsi, le PLUi compte quatre OAP thématiques :

- Les berges de l'Yonne ;
- Le quartier de la Gare ;
- La reconversion de l'ancien site du 28ème Groupe Géographique ;
- Le quartier de la Madeleine.

Le premier volet contient des OAP par secteur. Ces orientations concernent des secteurs de projet qui ont vocation à évoluer ou muter dans le temps. De taille et d'enjeux variables, ces secteurs sont destinés à accueillir le développement futur du territoire en matière d'habitat, d'équipements et/ou d'activités économiques.

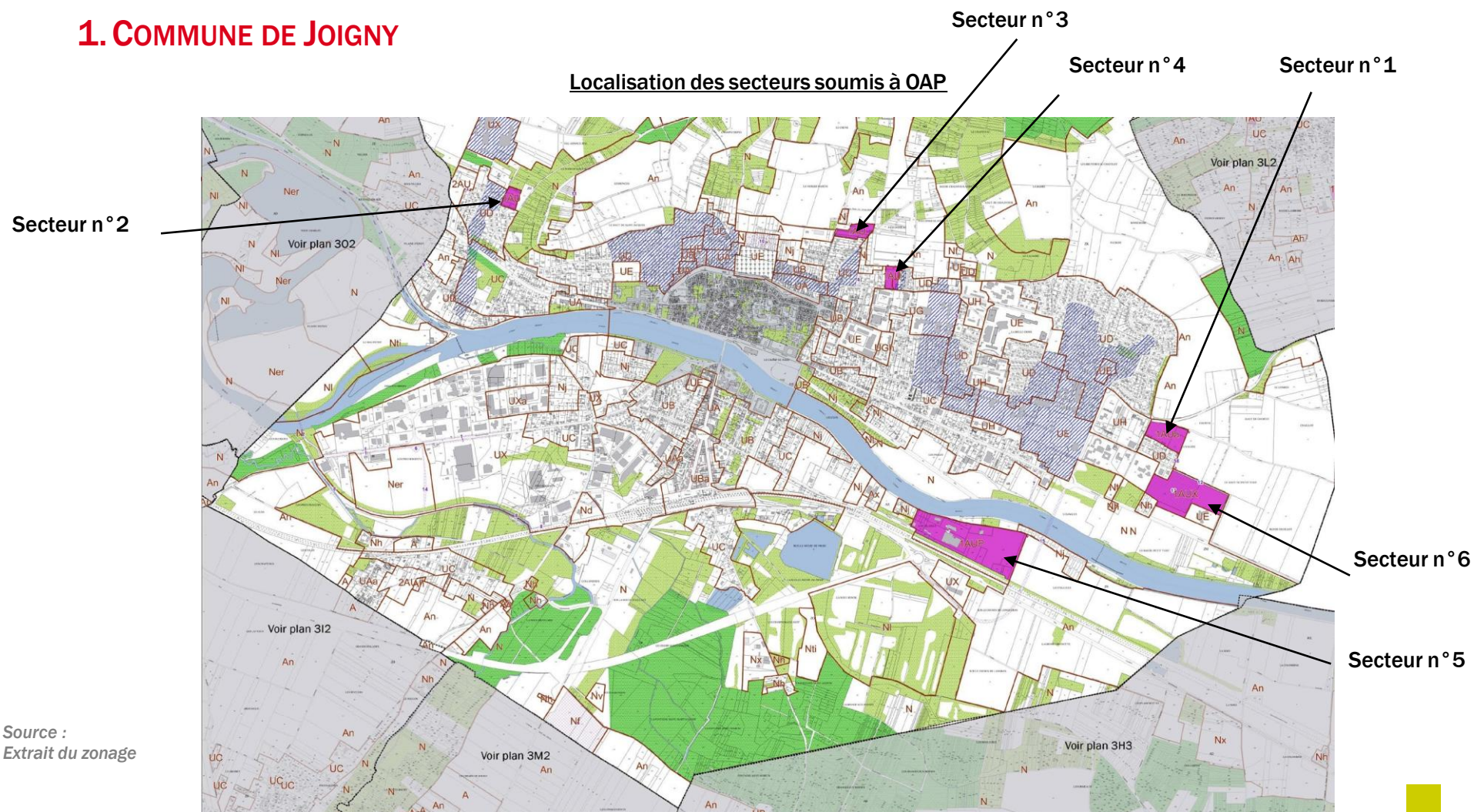
Le second volet contient les OAP commerciales et artisanales, en l'absence de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Un troisième volet contient les OAP thématiques du pôle urbain de Joigny, complémentaires au règlement et à son caractère normatif. Il incite les porteurs de projets à s'inscrire dans une dynamique globale autour d'enjeux majeurs.

LES OAP COMMUNALES

Les OAP communales suivent l'organisation territoriale, traduite dans les pièces règlementaires du PLUi.

1. COMMUNE DE JOIGNY

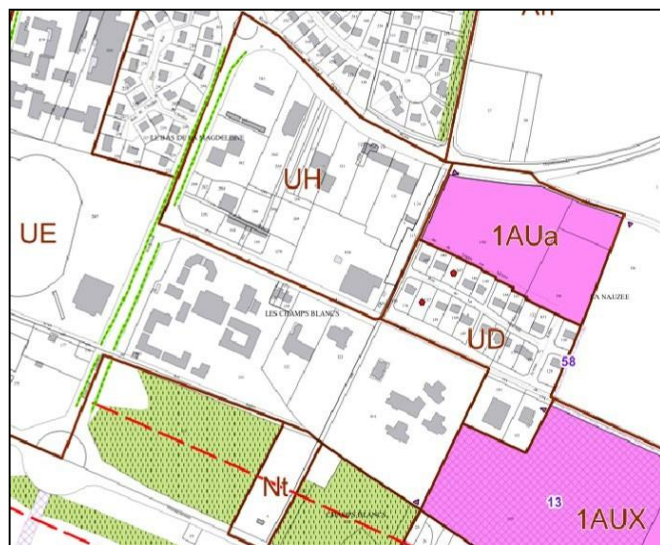


Source :
Extrait du zonage

1.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU LIEU-DIT LE COURTIN



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Contexte : Cette zone se situe à l'Est de la ville, à proximité du quartier de la Madeleine (habitat collectif) et d'équipements publics, scolaires et sportifs. Elle est bordée au Nord par la RD47 (Joigny-Bussy-en-Othe) et au Sud par un lotissement pavillonnaire récent.

Principes d'aménagement

Cette zone située en épaississement de la ville au lieu-dit Le Courtin, a pour objectif de compléter l'offre de logements afin que la ville puisse répondre à ses objectifs démographiques tout en favorisant la mixité sociale de l'habitat. De ce fait, cette opération d'aménagement pourra permettre d'accueillir ponctuellement de l'habitat individuel (4 constructions), et de l'habitat collectif (4 à 6 bâtiments).

Le site présente un dénivelé de terrain compris de 8 à 10 mètres d'axe Nord/Sud, et de 3 mètres d'axe Ouest-Est. De ce fait, les formes architecturales et urbaines devront s'intégrer dans l'environnement, en prenant en compte notamment, la topographie du site. Les habitats collectifs seront de type R+2, afin de veiller à leur bonne intégration dans l'environnement proche. Les constructions individuelles seront quant à elles de type R+1.

Un espace public central viendra compléter l'aménagement de cette zone. Il aura pour objectif de faire vivre cette nouvelle entité bâtie, tout en veillant à ce qu'elle se tourne et s'articule avec les quartiers environnants. Les espaces publics seront aménagés de façon sobre, tout en laissant une place au végétal afin d'engager la transition entre l'espace urbain et l'espace agricole. A noter également la réalisation d'un espace vert planté au sein du site.

L'accès au site sera assuré par l'intermédiaire de la Rue de Joigny-Sur-Meuse à l'Ouest, et de l'Avenue Kilibo au Sud. En effet, aucun accès depuis la RD47 ne sera autorisé, pour éviter les accès sur cet axe très emprunté. De ce fait, le site présentera une voie traversante Ouest/Sud-Est, qui sera ponctuée de stationnement (notamment en lien avec l'habitat collectif).

La commune souhaite maintenir le chemin agricole situé en limite Nord du site, notamment pour prendre en compte les déplacements agricoles, mais aussi pour garantir les déplacements doux.

De ce fait, pour limiter l'impact sonore et visuel de la RD47, mais également les nuisances liées aux déplacements agricoles, une frange paysagère devra être créée sur les abords Nord et Est du site. Elle permettra également de garantir une entrée de ville de qualité, privilégiant l'intégration des constructions.

Enfin, des noues paysagères devront être réalisées pour permettre de gérer les eaux pluviales, en fonction de la topographie du site. La partie Ouest de la voie traversante sera doublée d'une noue, tout comme le centre du site (axe Nord-Sud). Ces noues viendront se raccorder sur un merlon hydraulique planté, qui longera la limite Sud du site, espace de transition entre le quartier pavillonnaire et le site.

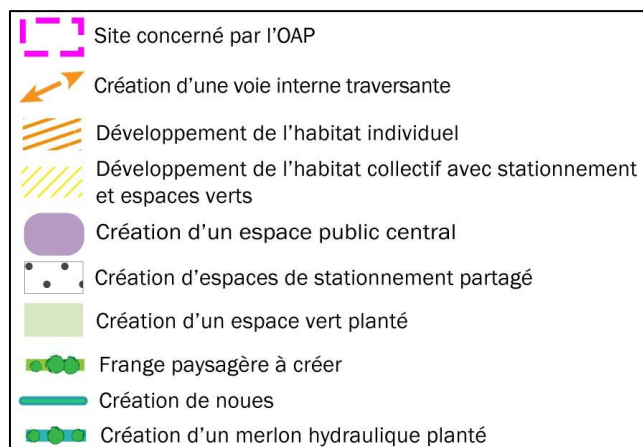


Schéma de principe de la zone 1AU – Le Courtin



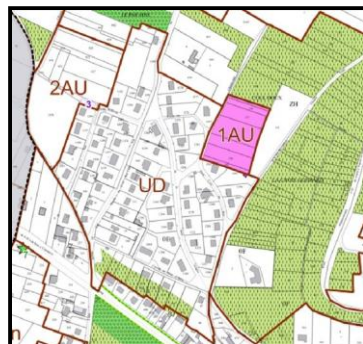
Source : Fond cadastral - Réalisation : Perspectives

1.2 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU - LIEU-DIT LE COUL DOUX

Contexte : Cette zone se situe à l'Ouest de la ville. Actuellement occupée par des friches naturelles, la zone vient poursuivre le développement de l'habitat pavillonnaire.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

Cette zone située en épaississement de la ville au lieu-dit Le Coul Doux, a pour objectif de compléter l'offre de logements afin que la ville puisse répondre à ses objectifs démographiques, en poursuivant la morphologie bâtie de ce quartier pavillonnaire.

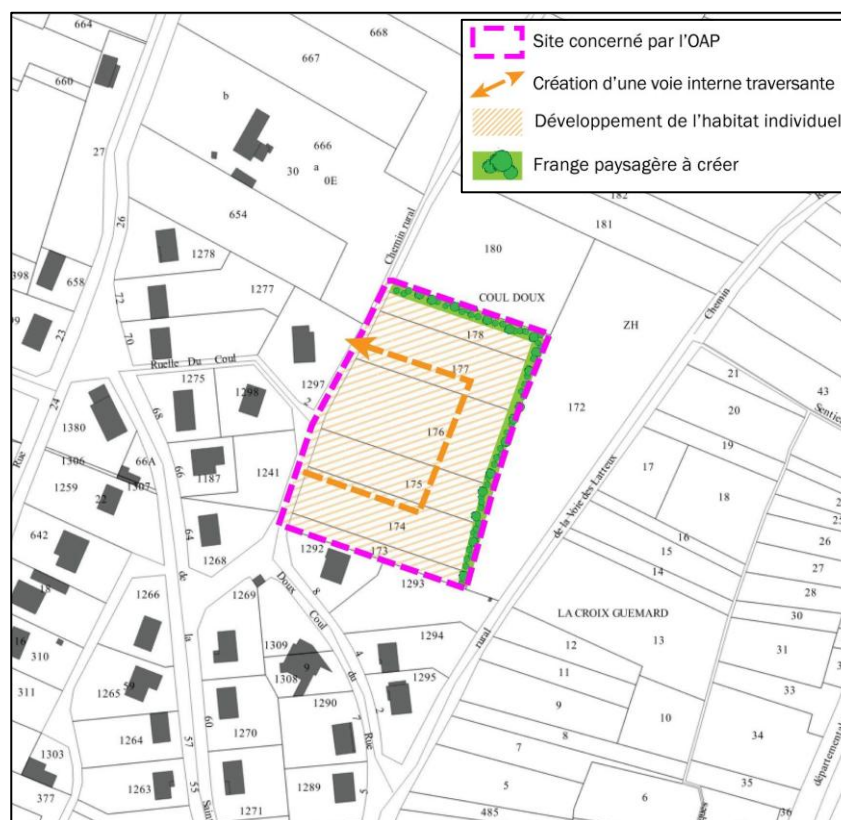
Le site présente un dénivelé de terrain compris entre 5 et 7 mètres d'axe Nord/ Sud, et de 17 mètres sur l'axe Ouest-Est. De ce fait, les formes architecturales et urbaines devront s'intégrer dans l'environnement, en prenant en compte notamment la topographie du site.

De par cette proximité avec les zones naturelles et terrains boisés arpentés, une frange paysagère sera mise en place comme un espace tampon entre l'espace urbain et l'espace naturel ; tant pour veiller à l'intégration des constructions dans l'environnement, que dans un

souci de protection des espaces naturels et de la biodiversité qu'elles abritent.

L'accès au site sera assuré par l'intermédiaire de la trame viaire existante, via la rue et la ruelle du Coul Doux. Le chemin du Coul Doux, quant à lui, maintiendra sa vocation. Enfin, une voie de desserte interne, en sens unique, permettra de desservir l'habitat individuel.

Schéma de principe de la zone 1AU – Le Coul Doux



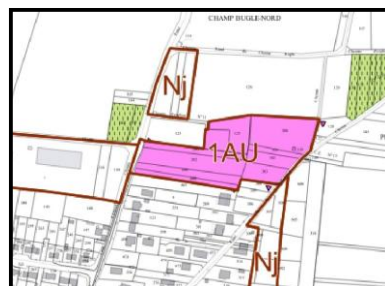
Source : Fond cadastral - Réalisation : Perspectives

1.3 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU - LIEU-DIT CHAMP BUGLE

Contexte : Cette zone se situe au Nord de la ville. Actuellement occupée par des friches naturelles sur un relief accentué Ouest-Est, la zone vient poursuivre le développement de l'habitat pavillonnaire.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

Cette zone située en épaississement de la ville au lieu-dit Champ Bugle, a pour objectif de compléter l'offre de logements afin que la ville puisse répondre à ses objectifs démographiques, en poursuivant la morphologie bâtie de type habitat individuel.

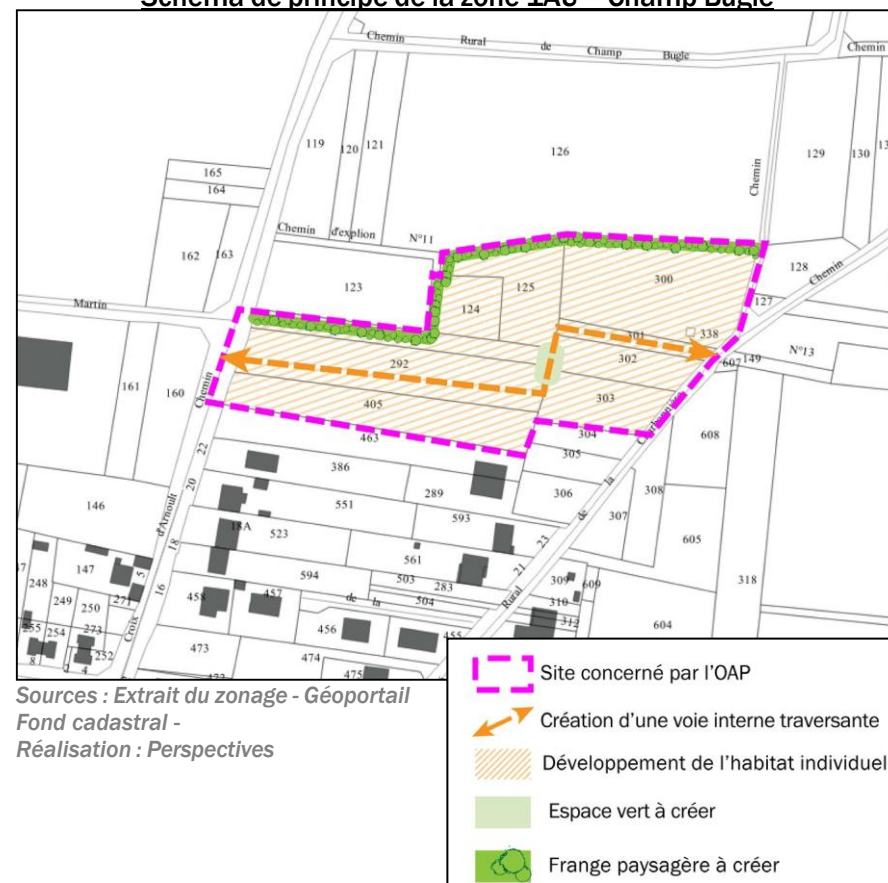
Les formes architecturales et urbaines devront s'intégrer dans l'environnement, tout comme l'aménagement des voiries internes qui sont orientées en cohérence avec la topographie du site.

Le site présentera une voie traversante Ouest-Est, connectant le Chemin de la Croix d'Arnoult à la rue de la Charbonnière en deux accès.

Un espace vert viendra ponctuer la voie, à sa bifurcation, pour marquer un espace de transition. L'urbanisation du site ne constituera pas de rupture dans la trame verte locale.

De plus, une frange paysagère sera mise en place sur la partie Nord du site, comme un espace tampon entre l'espace urbain et l'espace naturel ; tant pour veiller à l'intégration des constructions dans l'environnement, que dans un souci de protection des espaces naturels et de la biodiversité qu'elles abritent. A noter la présence d'un réservoir, parcelle 123, présent en limite Nord-Ouest du site, qui sera protégé par la frange paysagère.

Schéma de principe de la zone 1AU – Champ Bugle

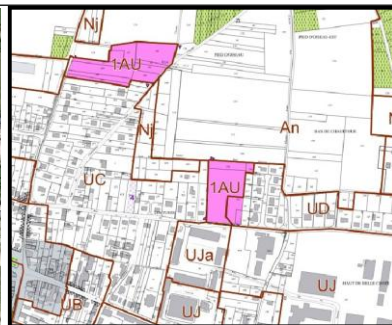


1.4 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU – LES TUEES

Contexte : Cette zone se situe au Nord de la ville. Actuellement occupée par une friche naturelle sur un léger relief Ouest-Est (pente moyenne de 5%), la zone vient densifier la ville, au sein d'un espace libre de construction. L'Est du site est concerné par un phénomène de ruissellement (axe Nord-Sud).



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

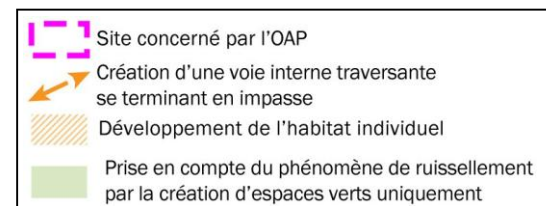
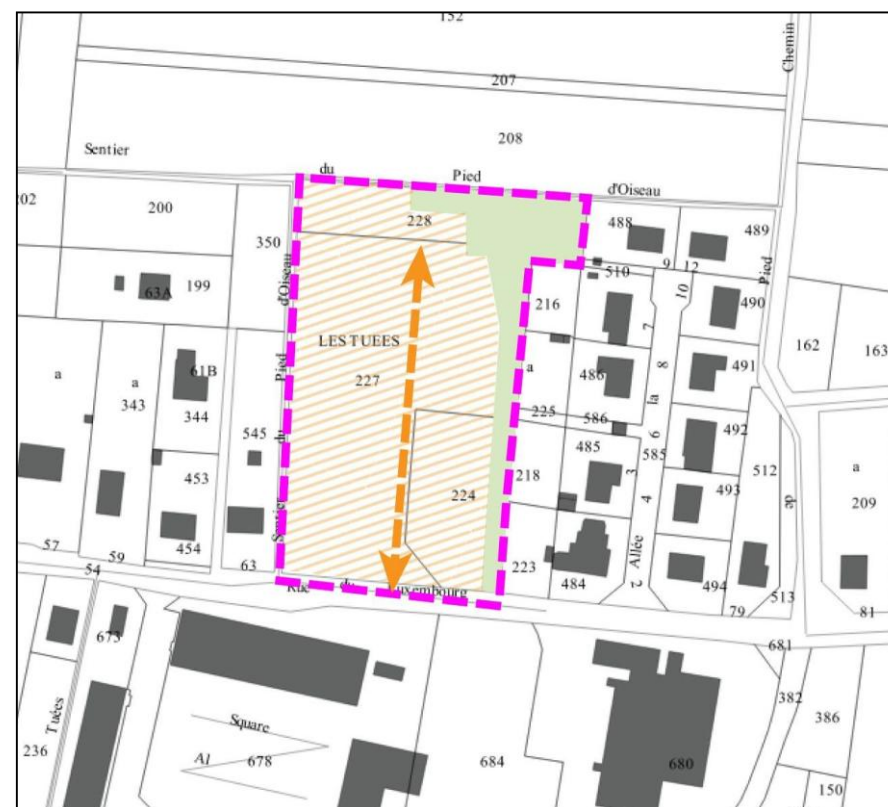
Principes d'aménagement

Cette zone a pour objectif de compléter l'offre de logements afin que la ville puisse répondre à ses objectifs démographiques, en poursuivant la morphologie bâtie de type habitat individuel.

L'organisation du site sera semblable à celle du lotissement voisin, c'est-à-dire par la création d'une voie interne raccordée à la rue du Luxembourg, qui desservira, de part et d'autre, de l'habitat individuel. Elle devra se terminer en impasse, et donc ne pas se connecter au sentier du Pied d'Oiseau, qui doit être maintenu comme liaison douce.

Pour palier au phénomène de ruissellement, les parties Nord-Est et Est du site devront être aménagées en espaces verts uniquement pour laisser le libre écoulement des eaux. Cet espace participera également à la trame verte locale, tout en constituant une transition paysagère entre deux îlots bâtis.

Schéma de principe de la zone 1AU – Les Tuées

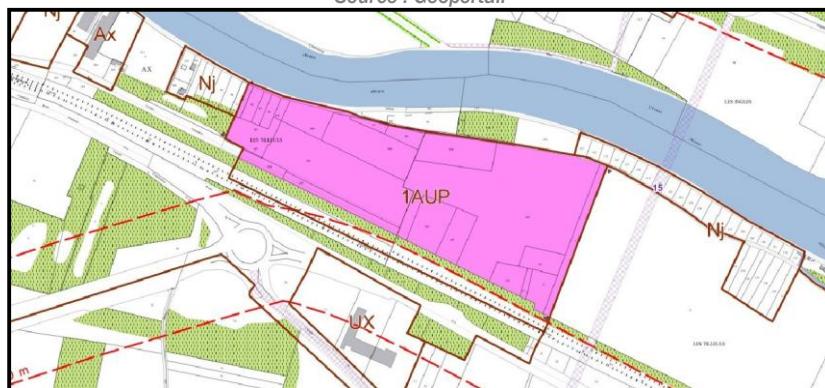


1.5 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AUP – EST DE LA VILLE

Contexte : Cette zone se situe à l'Est de la ville de Joigny. Elle est actuellement pour moitié occupée par des activités liées à la vocation de la zone, c'est-à-dire à vocation économique et de transit fluvial et portuaire. La partie libre, à l'Est, est actuellement occupée par des espaces naturels (friches) au Nord et des espaces agricoles cultivés au Sud.

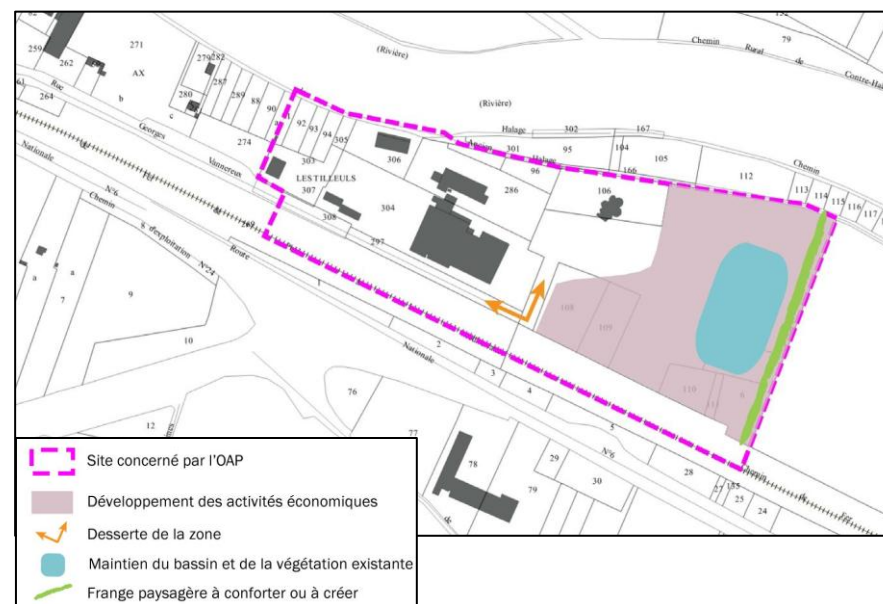


Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Schéma de principe de la zone 1AUP – Est de la ville



Principes d'aménagement

L'aménagement de la zone s'appuie sur la voirie créée récemment. De ce fait, aucune nouvelle voirie ne sera créée, l'accès à l'Est de la zone se fera par l'intermédiaire de l'existant.

Une attention particulière sera portée aux constructions, qui devront s'intégrer dans l'environnement, afin de préserver les cônes de vue sur la ville et le paysage environnant.

Enfin, le bassin et ses aménagements paysagers alentours devront être maintenus, tout comme la frange Sud du Site (inscription en tant qu'éléments de paysage au titre de l'article L.151-19 du PLUi). La frange Est, devra être complétée, pour présenter une uniformité et participer à la trame verte et bleue locale.

1.6 PRECONISATION POUR LA ZONE 1AUE A L'ENTREE EST DE JOIGNY

Cet espace est destiné dans un premier temps au développement des activités économiques avant de retrouver sa vocation d'accueil des équipements structurants en continuité de son proche environnement : la caserne Service Départemental Incendie de l'Yonne qui occupe le site depuis quelques années mais aussi le collège Marie-Noël, la salle construction du futur hôpital de Joigny. Il accueillera également d'autres équipements, notamment la chaufferie dans le cadre du développement d'un réseau de chaleur sur l'est de la ville de Joigny.

Localisation du site



Vue du site depuis l'entrée de ville de Joigny

Le site se situe entre le Service Départemental Incendie de l'Yonne (SDIY) et les derniers équipements et activités situés Avenue Amélia. Il se positionne au-delà des 75 mètres de marge de recul de la RD943. Pour autant, une attention particulière sur l'intégration des constructions dans l'environnement est portée dans le cadre de cette orientation d'aménagement.

Abords du site / Perception du site

L'environnement immédiat du site est constitué par :

Au Nord : Le chemin du Petit Tuot, permet de raccorder le site directement à l'Avenue d'Amélia. Au-delà, le site est bordé par de vastes étendues de terres agricoles qui occupent le territoire vallonné.

A l'Est : Le chemin du Petit Tuot longe le site. Il permet de rejoindre le Service Départemental Incendie de l'Yonne (SDIY), et se connecte à la RD 943. Au-delà, tout comme au Nord du site, de vastes étendues agricoles sont présentes sur un relief vallonné.

Au Sud : Le site est bordé par une parcelle agricole longeant la RD 943. Quelques habitations isolées situées le long de la RD 943 sont également présentes au Sud-Ouest du site ; pour lesquelles les jardins avoisinent le site.

A l'Ouest : Le site est bordé par le Centre Médico-Psychologique de Joigny (CHS) et de la clinique vétérinaire.



Vue depuis la RD 943 en sortant de la ville, direction Migennes

Le projet vient alors s'insérer dans un contexte d'entrée de ville, en lieu et place de terres agricoles, entre des équipements et activités de la ville. Situé en amont de la RD 943, il présente des atouts indéniables en termes de desserte du centre Yonne depuis cet axe structurant à l'échelle locale et départementale.

Localisation du site



Source : BD Parcellaire 2013 ; Réalisation : Perspectives

SDIY de l'Yonne (Pompiers)

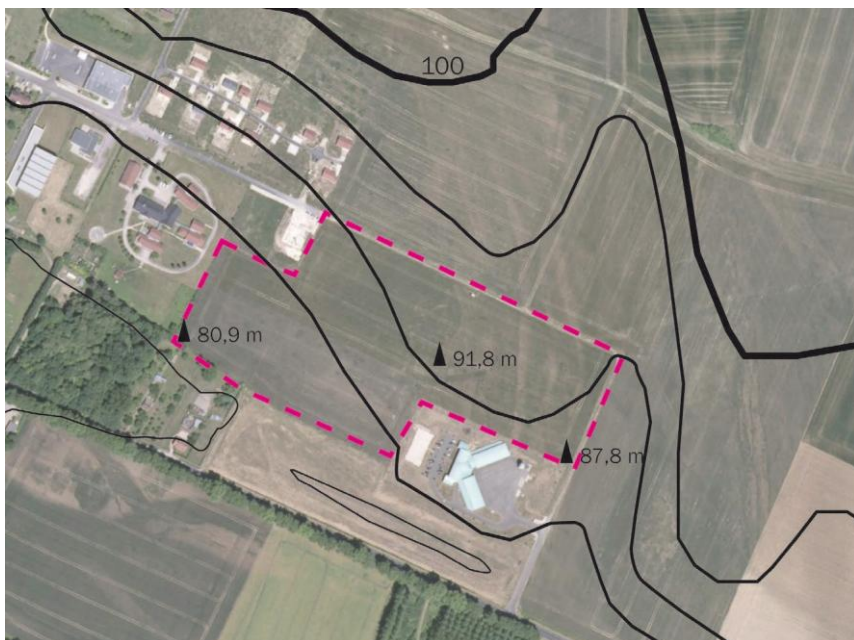
Clinique vétérinaire



Vue depuis l'avenue d'Amélia sur le site

Topographie

La future zone d'urbanisation s'inscrit dans un relief vallonné, variant de 80,9 mètres à 91,8 mètres.



Source : Géoportail ; IGN Topographique ; Réalisation Perspectives



Vue depuis le chemin du Petit Tuot au Nord-Est du site (un des points haut)

A noter que le site du SDIY a été décaissé dans le cadre de son aménagement.

Le site du projet présente donc une topographie qu'il convient de prendre en compte dans le cadre des aménagements réalisés, et notamment vis-à-vis de l'impact visuel des constructions par rapport à la RD 943.

Trame végétale

Le site est actuellement occupé par des cultures agricoles cultivées. Aucune végétation et aucun arbre d'intérêt paysager particulier ne sont présents.

Les boisements situés à l'extrémité Sud-Ouest du site, créent un masque végétal sur le site, depuis la sortie de la ville (giratoire de la RD 943). Un alignement d'arbres est également présent le long de la RD 943, sur la partie Sud de la voie.

Les vues depuis le site donnent sur la RD943 et son alignement d'arbres, puis sur la ripisylve de l'Yonne. Elles ne présentent pas d'éléments remarquables dont les perceptions seraient à préserver.

Réseaux accès et stationnement

Le site d'études est ceinturé par le chemin du Petit Tuot au Nord et à l'Est et par la RD 943 au Sud. A l'Ouest du site se positionnent des habitations isolées, équipements et activités de la ville.

Les parcelles du site sont donc directement desservies par la trame viaire : depuis l'avenue d'Amélia et la RD 943.

L'aménagement du site devra donc s'appuyer sur le chemin du Petit Tuot, puis sur une desserte interne, permettant d'accueillir des entreprises de tailles différentes. Un accès depuis la RD 943 sera possible, en appui sur l'aménagement récent de feux tricolores, garant d'une sécurité au croisement.

Principes d'aménagement

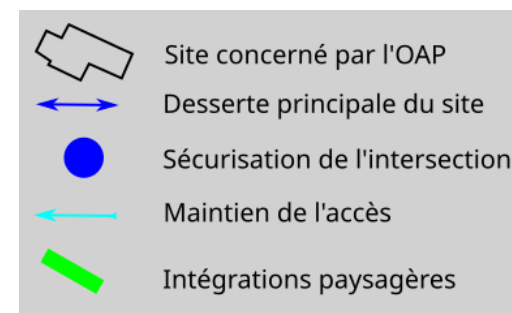
L'aménagement de la zone a pour objectif de permettre de nouveaux équipements, en premier lieu un nouvel hôpital, compatibles avec la proximité des constructions d'habitation, en entrée du pôle urbain, à l'Est de la ville.

Au vu de la topographie du site, une attention particulière sera portée sur les gabarits des constructions, et donc sur leur intégration dans l'environnement.

Le chemin agricole existant sera conforté, et aménagé par l'intermédiaire d'une voie en double sens végétalisée. Le chemin longeant les premières habitations sera quant à lui maintenu. Le raccordement à la RD devra faire l'objet d'une attention particulière en raison du trafic important attendu.

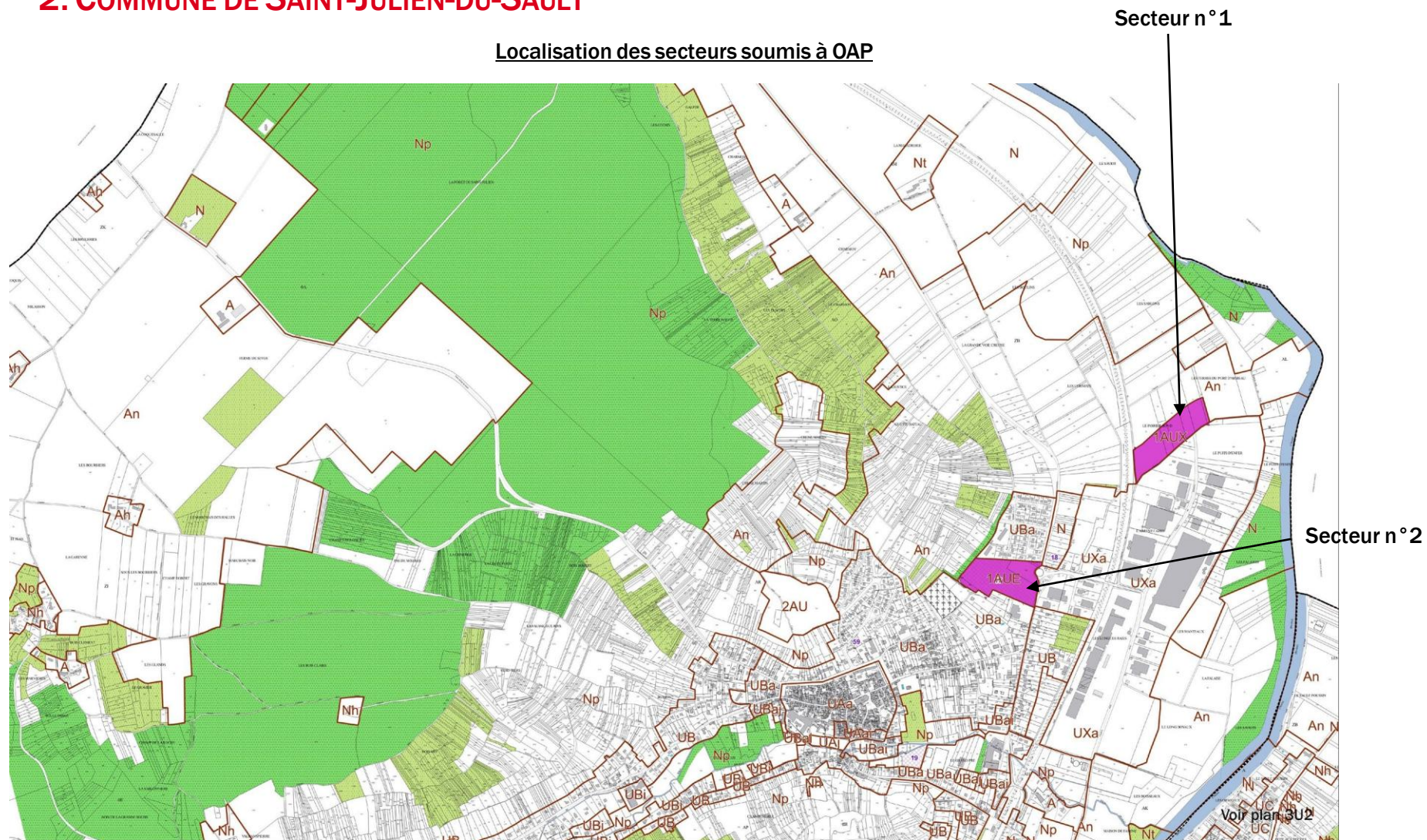
Afin de prendre en compte la gestion des eaux de pluies, une noue paysagère sera réalisée dans le sens Est-Ouest pour ensuite rejoindre la parcelle 105 (au Sud) qui a cette fonction.

Enfin, une frange paysagère basse viendra accompagner les premiers bâtiments visibles depuis la RD943, afin d'optimiser leur intégration dans l'environnement.



2. COMMUNE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT

Localisation des secteurs soumis à OAP



Source : extrait du zonage

2.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AUX – LIEU-DIT LES MONTEAUX

Contexte : Cette zone se situe au Nord de la ville, en continuité de la zone industrielle « Les blancs manteaux », sur des parcelles présentant un relief relativement plat. Parmi l'ensemble des activités présentes, la zone industrielle a la particularité d'héberger 2 sites SEVESO et de totaliser plus d'un millier d'emplois. A ce jour, elle ne dispose plus d'espaces libres lui permettant de compléter l'offre d'activités en place, hors contraintes inondations.



Source : Géoportail



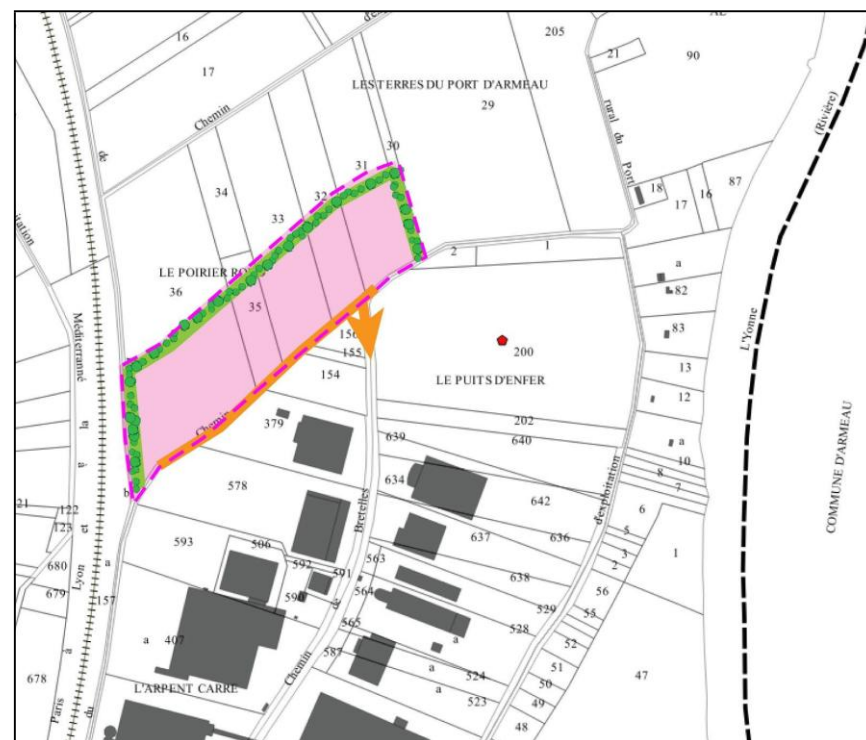
Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

L'aménagement du site repose sur un épaississement du Nord de la zone industrielle ; hors contraintes environnementales liées à l'eau. Le raccordement de la zone se fera par l'intermédiaire du Chemin existant vers la rue Albert Berner uniquement ; l'Ouest du site étant bordé par la voie ferrée.

Une frange paysagère sera créée sur le pourtour du site, entre la zone et l'espace agricole, pour privilégier l'intégration des constructions et garantir une entrée Nord de la ville, depuis la RD3 de qualité (axe secondaire en provenance de Villeneuve-sur-Yonne).

Schéma de principe de la zone 1AUX – Lieu-dit Les Monteaux



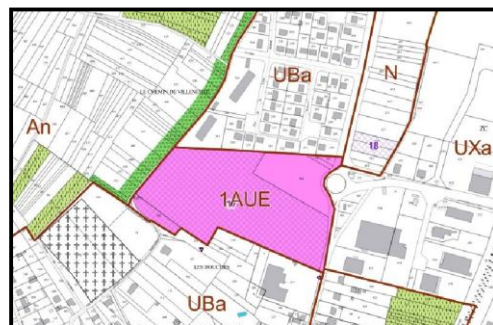
-  Site concerné par l'OAP
-  Confortement du chemin existant et raccordement à la rue Albert Berner
-  Développement des activités économiques
-  Transition paysagère à créer

2.2 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AUE – LIEU-DIT LES HOUCHES

Contexte : Cette zone se situe au Nord de la ville, à proximité immédiate du centre de loisirs, face au giratoire menant à la zone industrielle. Actuellement occupée majoritairement par des terres agricoles cultivées (parcelles (239-589).



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

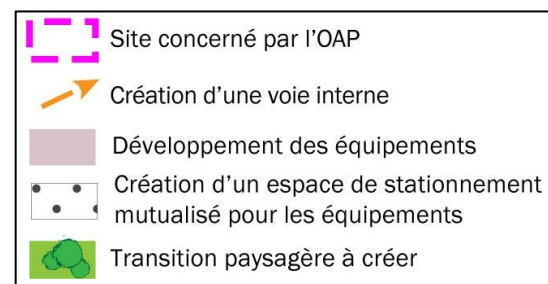
Principes d'aménagement

Cette zone permet de compléter l'offre d'équipements de la ville, au sein d'un espace libre de construction. Située à proximité du centre de loisirs, l'aménagement du site devra veiller à favoriser l'intégration des constructions, tout en mutualisant le stationnement avec celui du centre de loisirs.

L'accès au site se fera uniquement par l'intermédiaire du giratoire existant.

Une transition paysagère devra être créée entre les espaces naturels au Nord/Nord-Ouest du site et la zone. La commune souhaite que l'aménagement soit réalisé en cohérence avec son environnement proche.

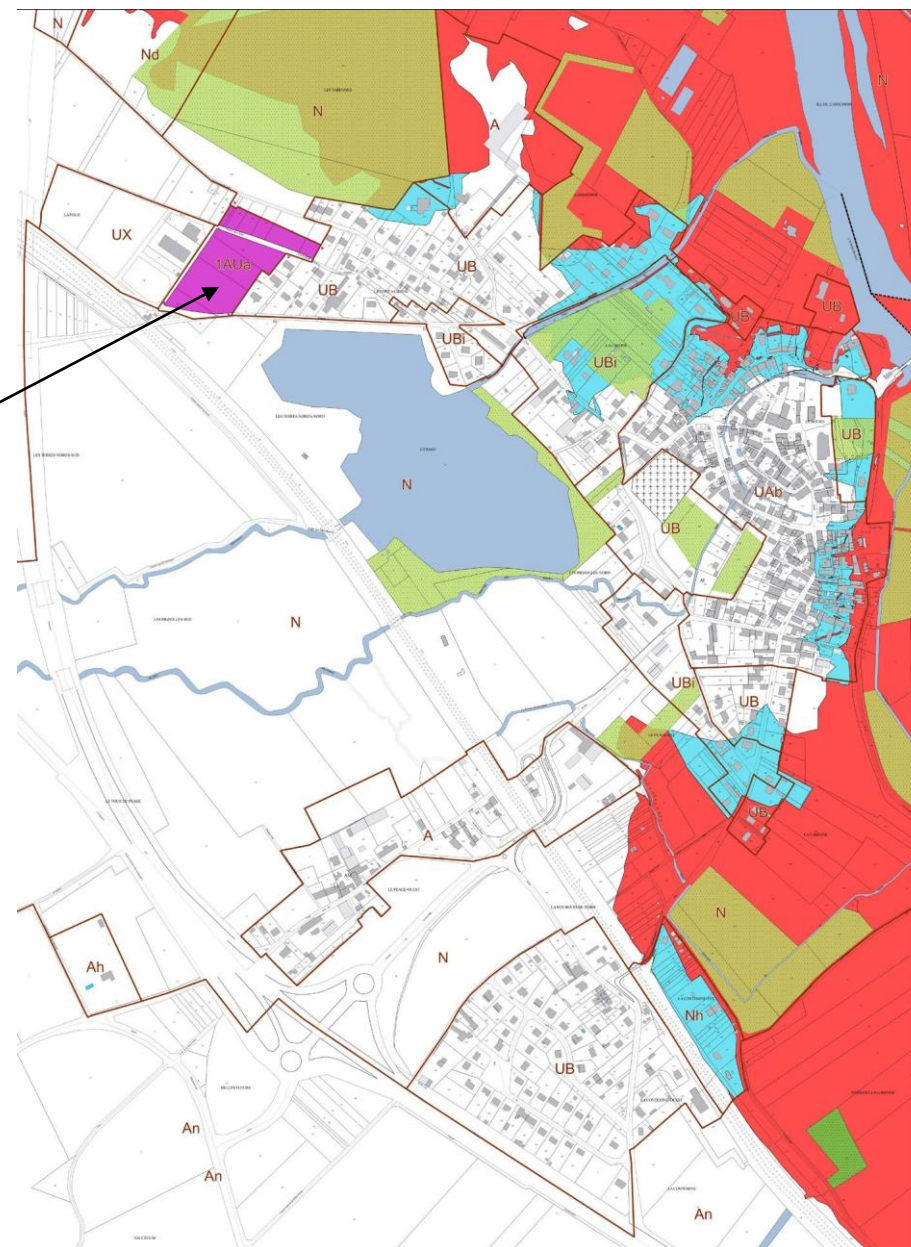
Schéma de principe de la zone 1AUE – Lieu-dit Les Houches



3. COMMUNE DE CEZY

Localisation du secteur soumis à OAP

Secteur soumis à OAP



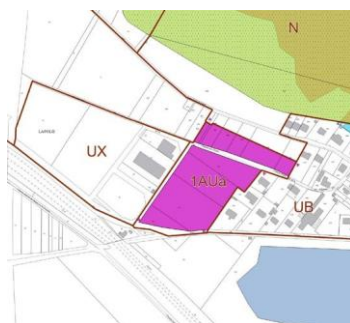
Source : Extrait du zonage

3.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AUA – LIEU-DIT LA FOLIE

Contexte : Cette zone se situe à l'Ouest du bourg, entre la zone d'activité et le tissu pavillonnaire récent. Actuellement occupée par des prairies naturelles, sur des parcelles présentant un relief plat, la zone vient épaissir le bourg, au sein d'un espace libre de construction, hors contraintes environnementales liées à l'eau (risque inondation et zones humides).



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

L'aménagement du site doit permettre la densification du bourg, tout en veillant à maintenir une zone « tampon » paysagée avec la zone d'activités, le long de la rue de la Folie. C'est pourquoi, des franges paysagères au Nord et à l'Ouest du site seront créées, pour faciliter la transition entre l'espace urbain à vocation d'habitat et de l'activités. De plus, le Sud du site présentera également un traitement végétal, pour veiller à garantir une qualité d'entrée de ville Ouest, visible depuis la RD606, axe structurant à l'échelle intercommunale et locale.

L'accès à la zone se fera uniquement par l'intermédiaire de la rue de Thèmes et, via le chemin qui sera conforté, pour se raccorder au chemin de la Chaume au chien.

A noter que l'aménagement de la zone est conditionné à un rendement du réseau d'eau potable d'au minimum 50%.

Les formes architecturales et urbaines devront s'intégrer dans l'environnement, tout comme l'aménagement de la voirie interne, orientée Nord/Sud. Cette dernière présentera les caractéristiques d'une voie mixte végétalisée, ponctuée de stationnement.

Schéma de principe de la zone 1AU – Lieu-dit La Folie



- Site concerné par l'OAP
- Confortement du chemin rural
- Création d'une voie de desserte interne mixte végétalisée, ponctuée de stationnement
- Développement de l'habitat individuel
- Frange paysagère à créer

4. COMMUNE DE CHAMPLAY

Localisation des secteurs soumis à OAP



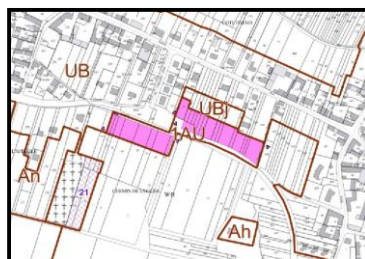
Source : Extrait du zonage

4.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU – CHEMIN DU TACOT

Contexte : Cette zone se situe à l'Est du bourg, en épaissement du tissu pavillonnaire récent. Actuellement occupée par des terres agricoles cultivées et des jardins, sur des parcelles présentant un relief plat, la zone vient épaisser bourg, en évitant la réalisation d'un double front bâti depuis la rue principale, la Grande Rue.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

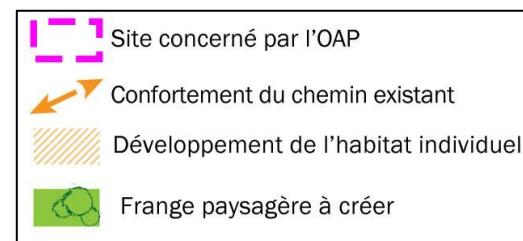
Principes d'aménagement

L'aménagement de la zone a pour objectif de poursuivre l'épaississement du bourg de Champlay, en continuité du tissu d'habitat individuel existant.

Une attention particulière sera portée sur l'intégration des constructions, par rapport à l'espace agricole notamment. Pour cela, une frange paysagère devra être créée au Sud des parcelles situées le long du chemin du Tacot.

L'accès aux parcelles se fera par l'intermédiaire du chemin du Tacot (déjà viabilisé), pour se poursuivre sur une partie du chemin enherbé.

Schéma de principe de la zone 1AU – Chemin du Tacot

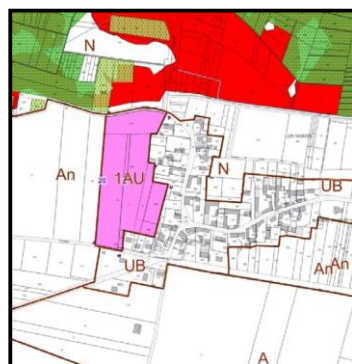


4.2 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU – LIEU-DIT LE CHAMP PLAIN

Contexte : Cette zone se situe à l'Ouest du bourg, en épaissement du tissu traditionnel du Petit Longueron. Actuellement occupée par des terres agricoles cultivées, des jardins et vergers, les parcelles concernées présentent une pente moyenne de 6% d'axe Nord-Sud, et de 2% d'axe Ouest-Est.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone a pour objectif de permettre l'épaississement du bourg en continuité du centre-ancien de Champlay, en se raccordant au réseau local existant.

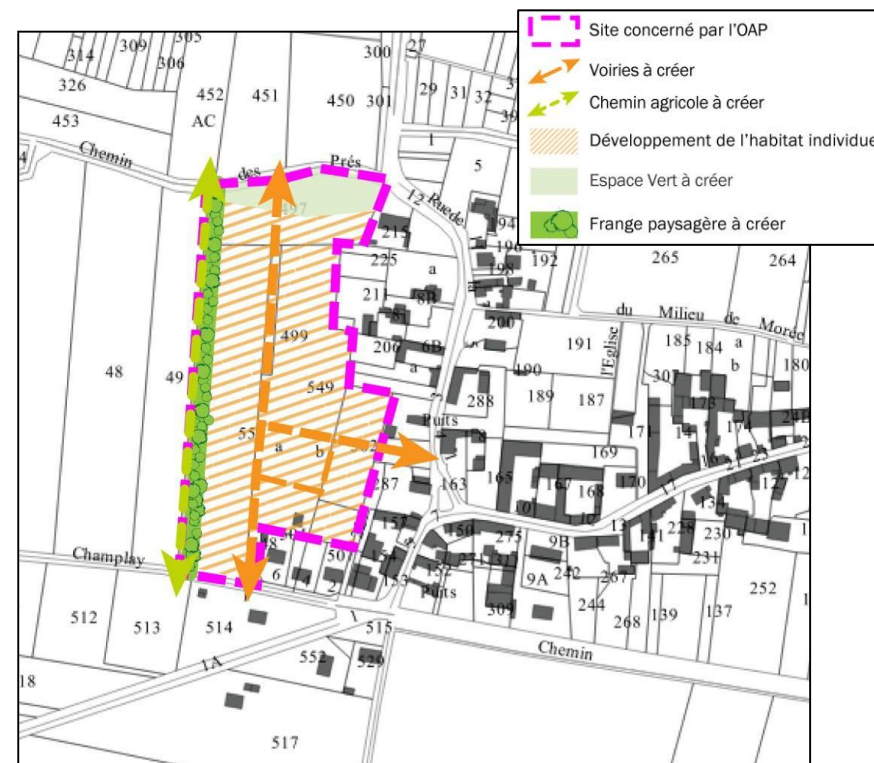
L'accès au site se fera par l'intermédiaire des rues de Champlay (au Sud), de la Montagne (à l'Est) et au Nord par le confortement du Chemin des Prés. Le site présentera des voies traversantes Nord-Sud et Centre-Est. Une voie secondaire pourra être créée pour répondre à la densité de logements demandée.

Afin de prendre en compte les déplacements agricoles, la commune souhaite, recréer un chemin agricole, en limite Ouest du site. Il permettra de favoriser le contournement du bourg.

Située en entrée Ouest du bourg, une frange paysagère sur l'Ouest du site, le long du chemin agricole, devra être créée entre l'espace urbain et l'espace agricole. De plus, un espace vert viendra ponctuer le Nord du site, pour prendre en compte la présence de la zone humide et créer une transition entre l'espace naturel (peupleraies) et l'espace urbain.

Enfin, La commune tient à maintenir un cadre de vie de qualité, c'est pourquoi les constructions devront veiller à s'intégrer dans l'environnement proche, et lointain, de par leur situation en entrée de ville, visible depuis la RD182 et les espaces agricoles environnants.

Schéma de principe de la zone 1AU – Lieu-dit Le Champ Plain

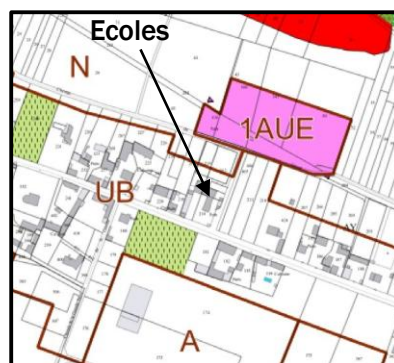


4.3 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AUE

Contexte : Cette zone se situe au centre du hameau du Grand Longueron, en amont des équipements scolaires existants. Elle est concernée, en majorité par des terres agricoles cultivées, et comprend un lavoir. La commune de Champlay est en RPI avec la commune voisine de Paroy-sur-Tholon sur laquelle se trouve actuellement la cantine. Toutefois, au vu des effectifs, un projet de cantine est en réflexion sur la commune de Champlay.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

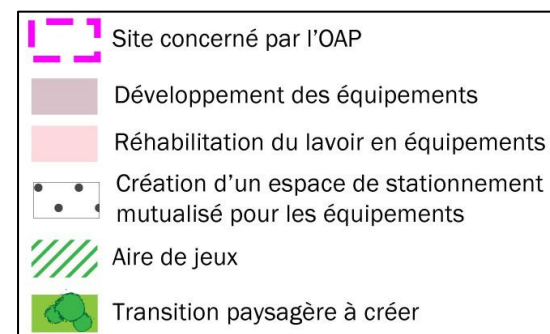
L'aménagement de cette zone a pour objectif de conforter les équipements de la commune à proximité de l'école maternelle-élémentaire par :

- La réhabilitation du lavoir en équipements (cantine, maison des associations ...) ;
- La création d'équipements de type groupe scolaire (rassemblement des classes du RPI), salle polyvalente ...

Il s'agira également de créer sur cette zone, des espaces de jeux et des espaces verts, en lien avec les équipements environnants.

L'accès à la zone se fera par l'intermédiaire de la rue, récemment viabilisée et aménagée avec du stationnement notamment.

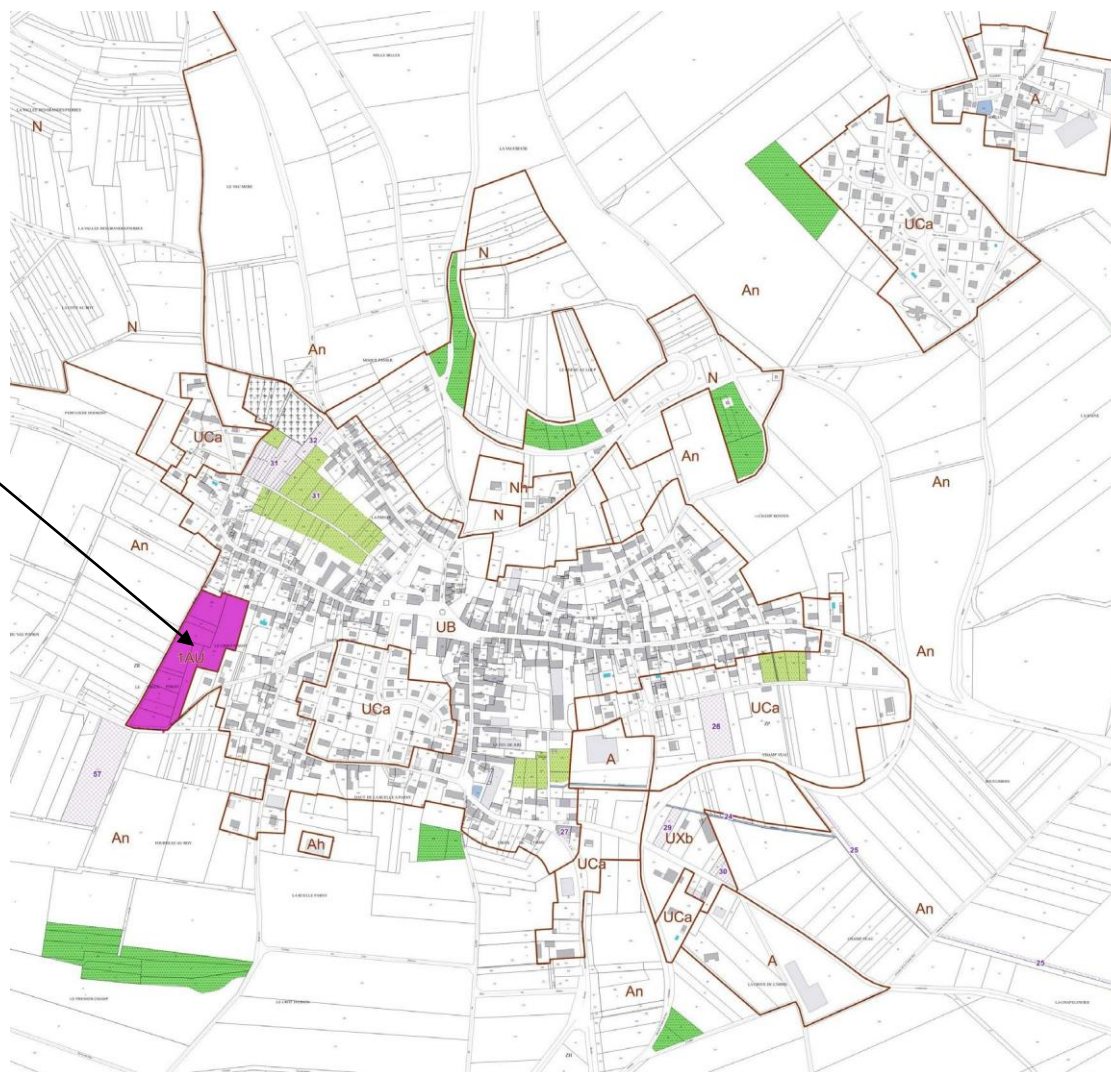
Schéma de principe de la zone 1AUE



5. COMMUNE DE BUSSY-EN-OTHE

Localisation du secteur soumis à OAP

Secteur soumis à OAP



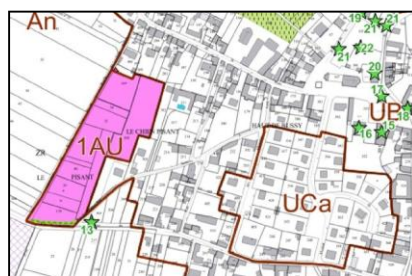
Source : Extrait du zonage

5.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU – LIEU-DIT CHIEN PISSANT

Contexte : Cette zone se situe à l'Ouest du bourg, en épaisseur du tissu traditionnel. Actuellement occupée par des friches naturelles, des jardins et vergers, la topographie des parcelles concernées devra être prise en compte dans l'aménagement de la zone (pentes moyennes entre 8 et 12%).



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

L'aménagement de la zone a pour objectif d'épaissir l'Ouest du bourg, en continuité du tissu d'habitat individuel. Au vu de la topographie plus ou moins accentuée du site, les constructions devront veiller à s'intégrer au terrain, ainsi qu'à l'environnement. En complément, une frange paysagère devra être créée à l'Ouest du site, entre l'espace naturel et l'espace urbain. A noter le maintien de la haie existante, au Sud du site, identifiée en tant qu'élément de paysage.

L'accès à la zone est libre, il peut se réaliser via la création d'une voirie se raccordant à la rue du Cabalaire et au chemin existant, comme l'illustre le schéma, toutefois ce n'est qu'une possibilité. Ainsi les accès directs sur le chemin existant sont possibles. L'aménagement devra toutefois maintenir un accès possible à l'intégralité de la zone et les voies en impasse sont à éviter.

Schéma de principe de la zone 1AU – Lieu-dit Chien Pissant



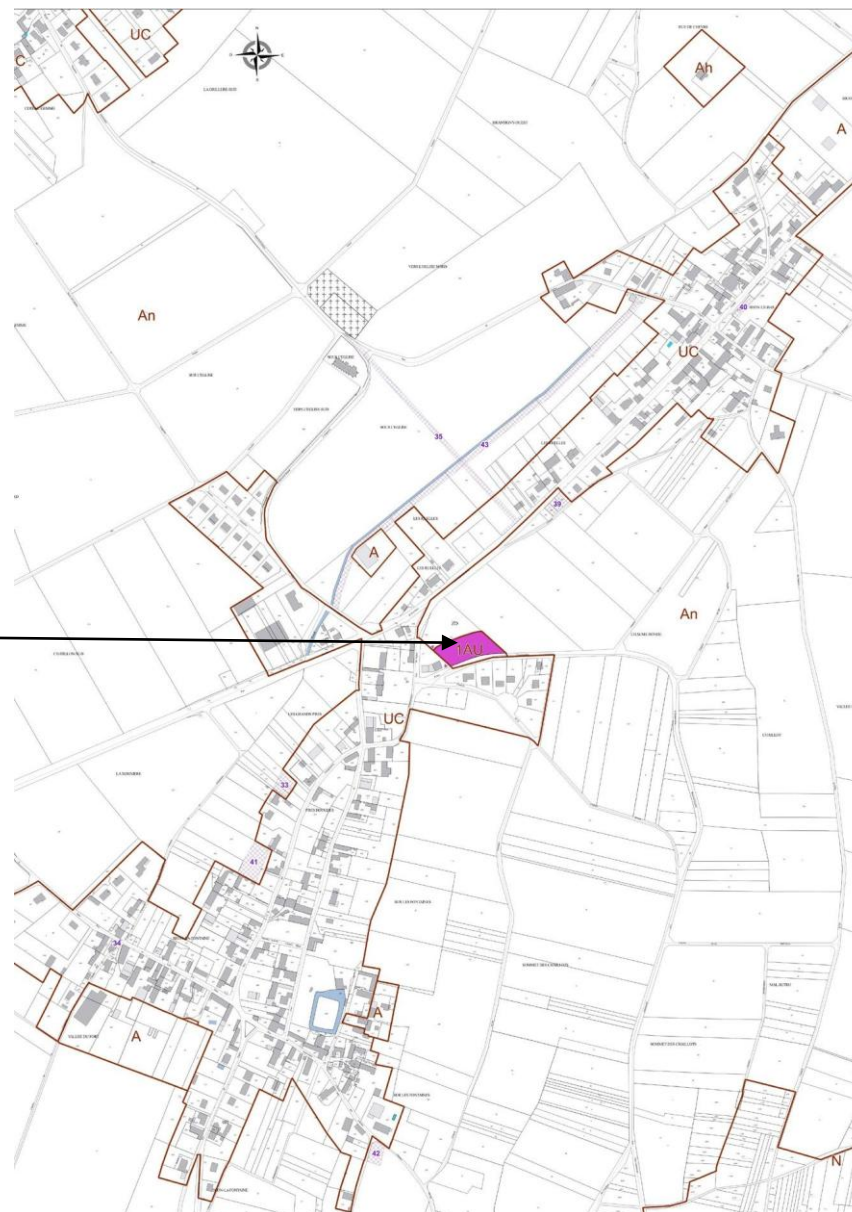
-  Site concerné par l'OAP
-  Exemple de desserte possible
-  Développement de l'habitat individuel
-  Haie existante à conserver
-  Frange paysagère à créer

6. COMMUNE DE BEON

Localisation du secteur soumis à OAP

Secteur soumis à OAP

Source : Extrait du zonage

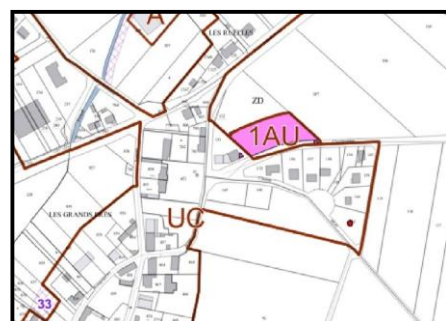


6.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU – ROUTE DE CHAMPVALLON

Contexte : Cette zone se situe à proximité immédiate du centre-bourg, et des équipements (mairie, école, espace public paysager aménagé), face à un lotissement récent. Elle est actuellement occupée par des terres agricoles cultivées.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

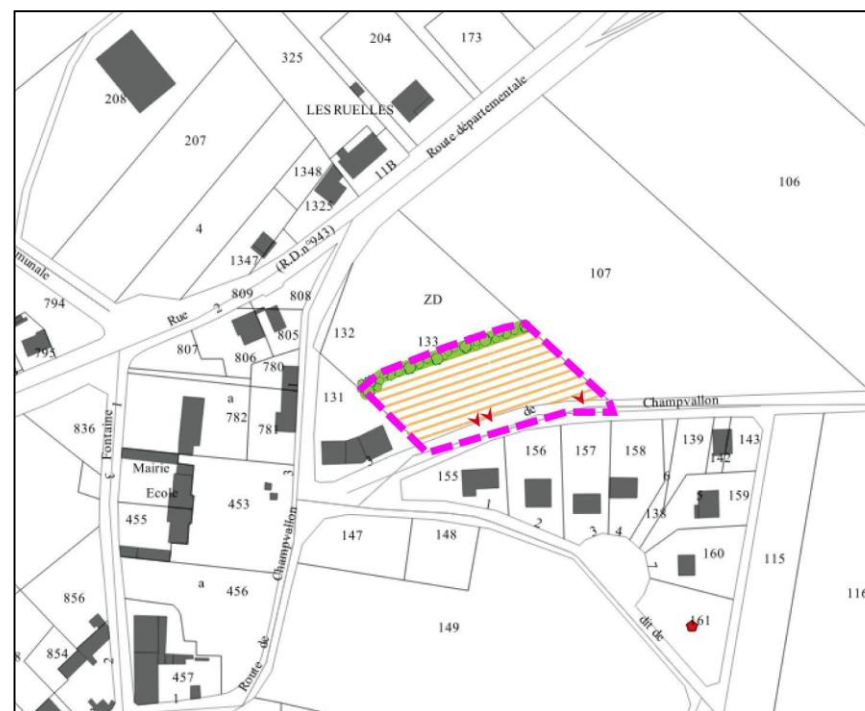
Principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone a pour objectif de permettre l'épaississement du bourg, à proximité des équipements scolaires et en continuité du tissu d'habitat pavillonnaire situé à l'Est du centre-bourg.

Visible depuis la RD943, axe structurant à l'échelle intercommunale, les constructions devront privilégier des formes s'intégrant dans l'environnement (proche et lointain) et à la topographie du terrain c'est-à-dire à proximité de la route de Champvallon. En effet, c'est depuis cet axe secondaire que l'accès des constructions devra être réalisé.

Enfin, une frange paysagère devra être créée au Nord du site entre l'espace urbain et l'espace naturel, pour limiter les vues depuis la RD943, et la visibilité du trafic et les nuisances sonores de cette dernière.

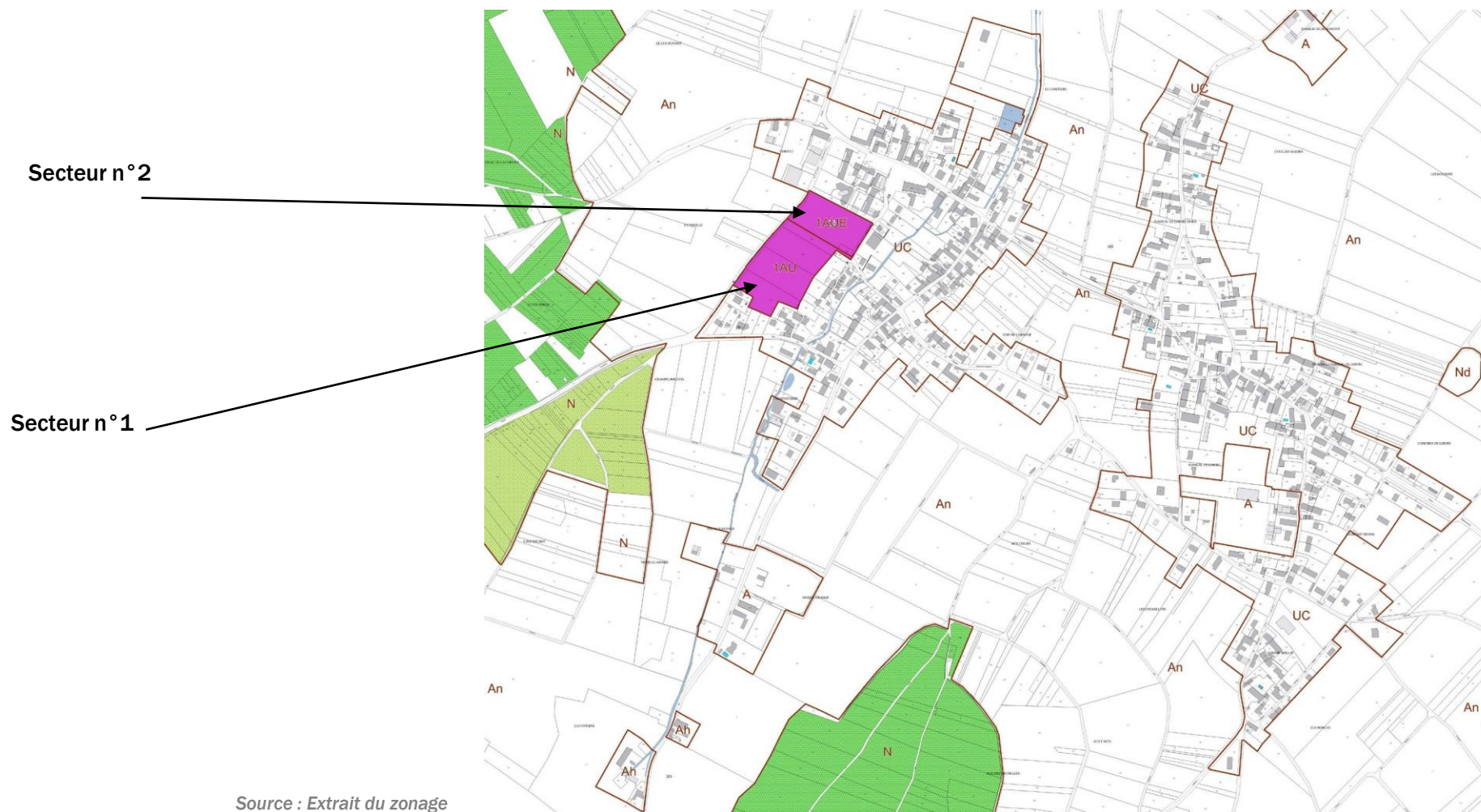
Schéma de principe de la zone 1AU – Route de Champvallon



-  Site concerné par l'OAP
-  Accès des constructions (à titre indicatif)
-  Développement de l'habitat individuel
-  Frange paysagère à créer

7. COMMUNE DE LA-CELLE-SAINT-CYR

Localisation du secteur soumis à OAP



7.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AU – LIEU-DIT EN PINELLE

Contexte : Cette zone se situe à proximité immédiate du centre-bourg, et des équipements (mairie, école), dans un espace libre de construction du bourg. Elle est actuellement occupée pour partie par des terres agricoles cultivées et par des jardins.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage à mettre à jour

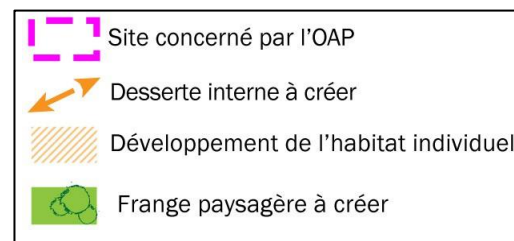
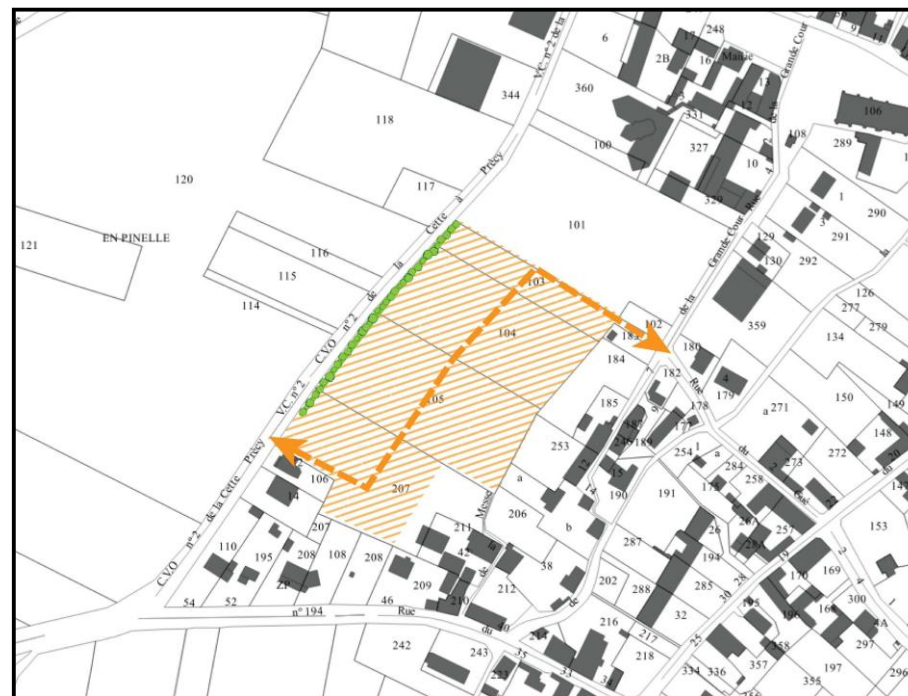
Principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone a pour objectif de permettre l'épaississement de l'Ouest du bourg, à proximité immédiate des équipements, tout en veillant à garantir une qualité d'entrée de bourg.

La zone sera desservie par l'intermédiaire d'une voie interne traversante, reliant la Route de Pinelle à la rue de la Grand Cour. Seule cette nouvelle voie permettra la desserte de la zone.

Aucun accès des constructions ne sera autorisé sur la Route de Pinelle (Ouest du site) au vu de son étroitesse et du manque de visibilité. De ce fait, une frange paysagère devra être créée, en amont de la route de Pinelle, entre l'espace bâti et l'espace agricole afin d'intégrer les constructions dans l'environnement.

Schéma de principe de la zone 1AU – Lieu-dit En Pinelle



7.2 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AUE

Contexte : Cette zone se situe à proximité immédiate des équipements (mairie, école), dans un espace libre de construction du bourg. Elle est actuellement occupée par des terres agricoles.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage à mettre à jour

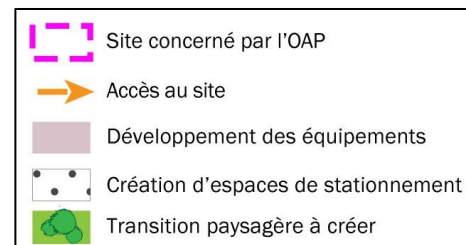
Principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone a pour objectif de permettre le confortement et le développement des équipements à proximité de l'école. Il s'agit en effet de pouvoir accueillir des équipements de type : cantine, école maternelle, garderie, salle évolutive, espaces de jeux ... Du fait de cette proximité des équipements scolaires, le site devra veiller à optimiser les liaisons douces, en toute sécurité.

L'accès au site se fera soit par l'intermédiaire de la rue Pinelle, soit par l'intermédiaire de la Rue Grand Cour.

L'offre en stationnement devra être optimisée, sur les pourtours Sud et Est de la zone. A noter que la limite Sud du site, devra être aménagée afin de créer une transition paysagère entre le développement des équipements et les constructions à usage d'habitation.

Schéma de principe de la zone 1AUE



8. COMMUNE DE LOOZE

Localisation des secteurs soumis à OAP

Secteur n°2

Secteur n°1

Secteur n°3



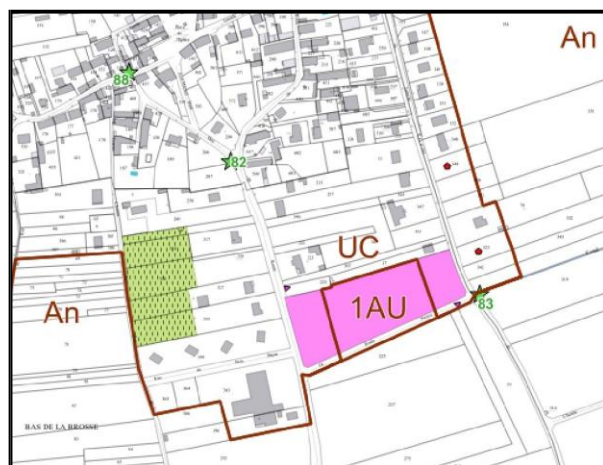
Source : Extrait du zonage

8.1 PRECONISATION POUR LES ZONES UC ET 1AU – LIEU-DIT PUITS CARNASSIER

Contexte : Cette zone se situe en entrée Sud du bourg. Elle est actuellement occupée par des terres agricoles cultivées.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone a pour objectif de poursuivre l'épaississement du bourg, en entrée Sud.

Les futures constructions devront être desservies par les voies existantes à savoir : la route de Joigny à l'Ouest, la route de Laroche (RD183) à l'Est et la route Neuve (à conforter) au Sud.

Schéma de principe des zones UC et 1AU – Lieu-dit Puits Carnassier

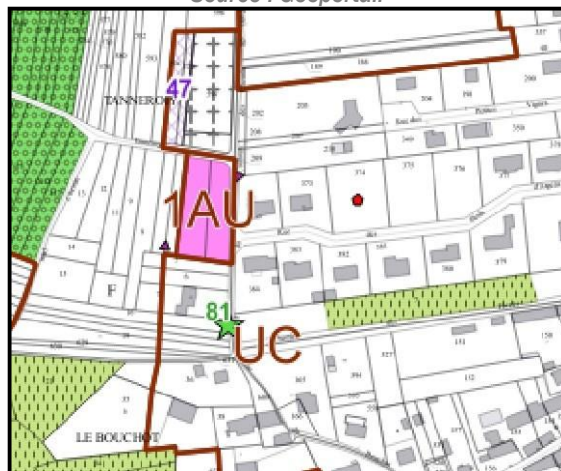


8.2 PRECONISATION POUR LES ZONES 1AU – LIEU-DIT TANNEROY

Contexte : Cette zone se situe entre le cimetière et les habitations du bourg. Elle est actuellement occupée par une friche naturelle.



Source : Géoportail

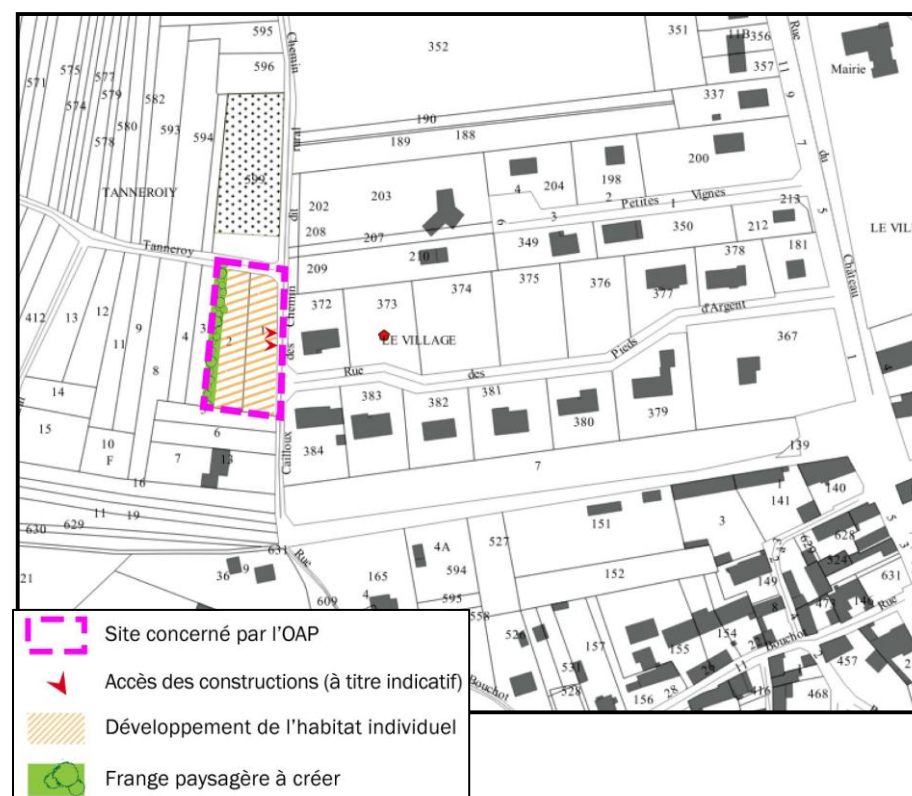


Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

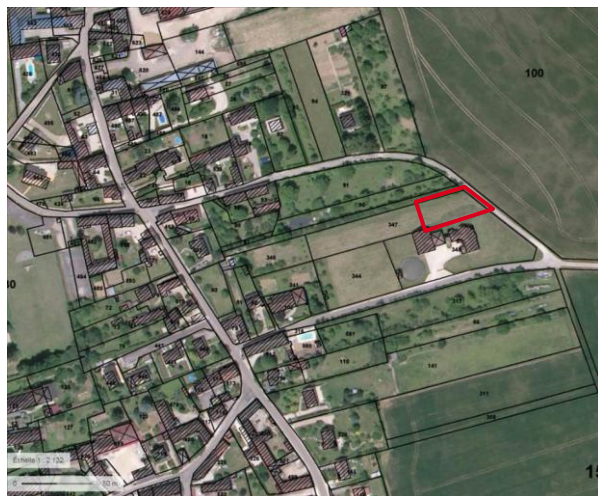
L'aménagement de cette zone a pour objectif de densifier l'Ouest du bourg en s'appuyant sur des accès depuis le Chemin des Cailloux, et donc d'équilibrer l'enveloppe bâtie. Une frange paysagère devra être créée sur l'Ouest du site entre l'espace urbain et l'espace naturel.

Schéma de principe de la zone 1AU – Lieu-dit Tanneroy



8.3 PRECONISATION POUR LA ZONE 1AU – LIEU-DIT LES INFERNATS

Contexte : Cette zone se situe entre le cimetière et les habitations du bourg. Elle est actuellement occupée par une friche naturelle.



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone a pour objectif de densifier l'Est du bourg en s'appuyant sur des accès depuis la rue de l'Orme Coq.

Schéma de principe de la zone 1AU – Lieu-dit Les Infernats

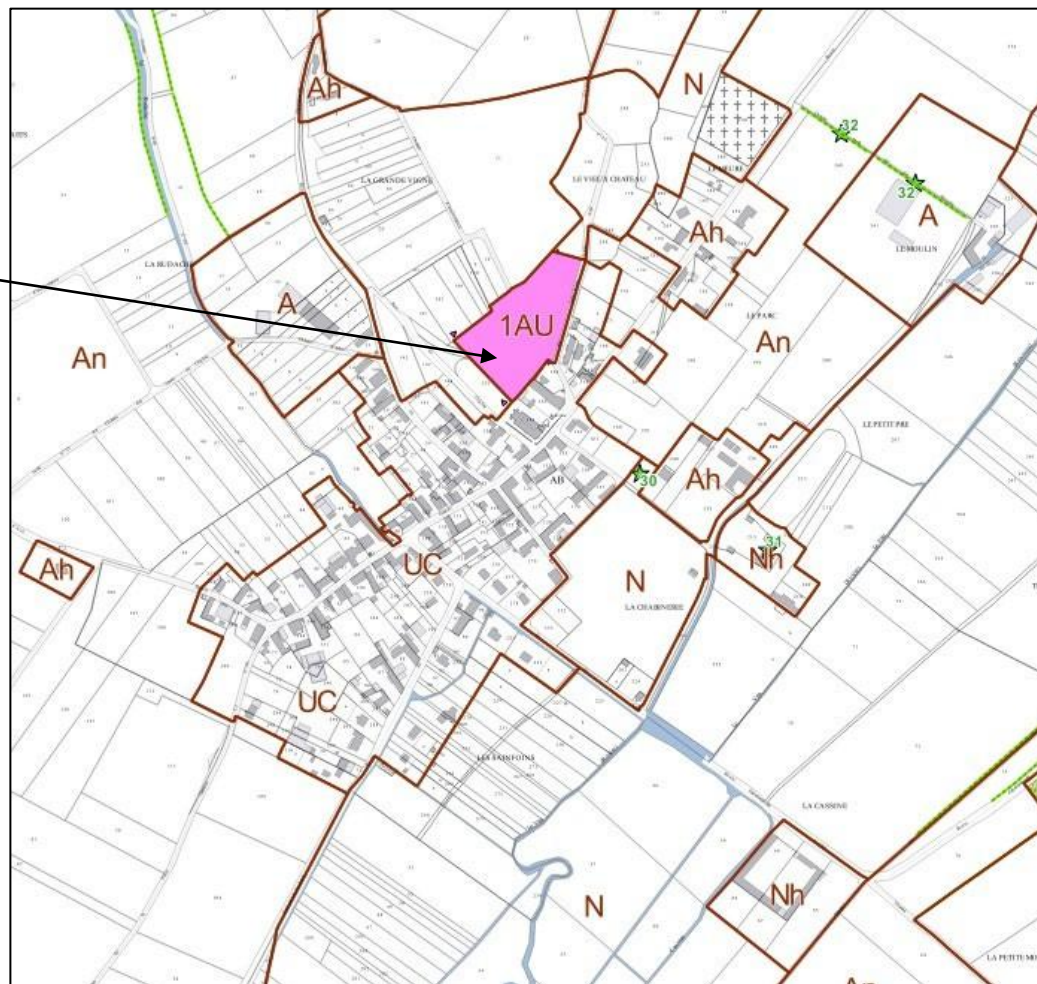


-  Site concerné par l'OAP
-  Accès des constructions (à titre indicatif)
-  Développement de l'habitat individuel

9. COMMUNE DE PRECY-SUR-VRIN

Localisation du secteur soumis à OAP

Secteur soumis à OAP



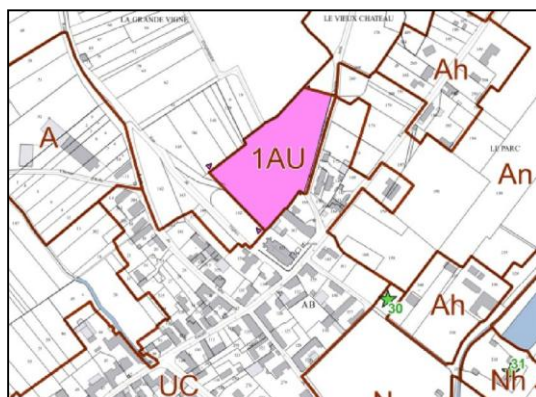
Source : Extrait du zonage

9.1 PRECONISATION POUR LA ZONE 1AU – LIEU-DIT LA GRANDE VIGNE

Contexte : Cette zone se situe à proximité immédiate du centre-bourg, derrière l'église. Elle est actuellement occupée par un espace naturel ponctué d'arbres et d'un alignement d'arbre en limite Nord-Ouest. La zone présente un relief accentué Nord-Ouest / Sud-Est (pente moyenne de 12%, et de 4% d'axe Nord-Est / Sud-Ouest).



Source : Géoportail



Source : Extrait du zonage

Principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone a pour objectif de poursuivre l'épaississement du Nord du bourg, et donc d'accueillir de nouveaux habitants sur la commune.

Au vu de la topographie du site, les constructions devront veiller à s'intégrer au terrain naturel, et donc à l'environnement proche et lointain. De plus, en cohérence avec cette dernière, une voie mixte traversante permettra de raccorder le Chemin-Saint-Julien à la rue de l'Eglise.

Enfin, afin de prendre en compte les éléments du paysage existant, l'aménagement devra veiller à maintenir et renforcer la haie existante (Nord-Ouest) et en créer une au Nord, pour optimiser l'intégration des constructions entre l'espace bâti et l'espace agricole.

Schéma de principe de la zone 1AU – Lieu-dit La Grande Vigne

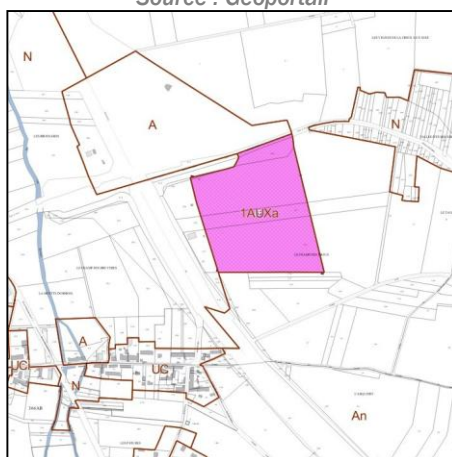


10. COMMUNE DE SEPEAUX-SAINT-ROMAIN

10.1 PRECONISATIONS POUR LA ZONE 1AUXa



Source : Géoportail

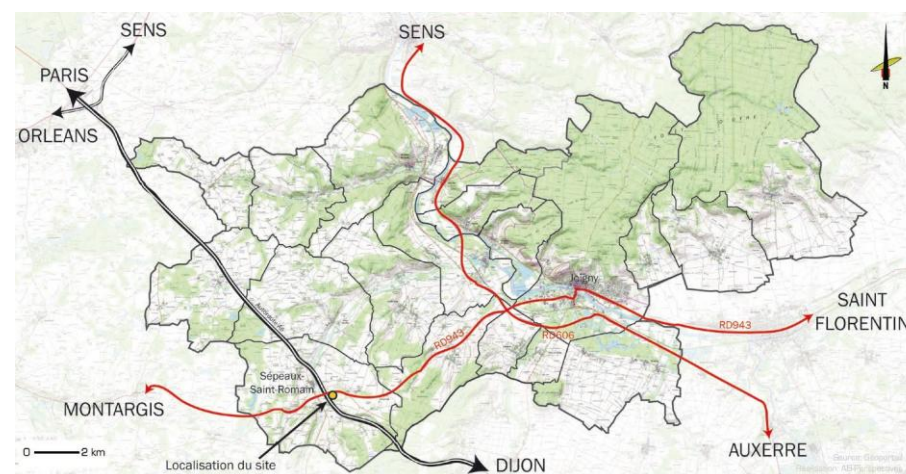


Source : Extrait du zonage

L'Etude Entrée de Ville permet de garantir un urbanisme raisonné de qualité, le long des voies routières les plus importantes ; de par les marges de recul imposées (pour lesquelles il est nécessaire de demander des dérogations pour développer l'urbanisation).

La réalisation d'une Etude Entrée de Ville permet à la collectivité de demander à s'exempter des contraintes propres aux entrées de ville, par la prise en compte des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Localisation du site à l'échelle intercommunale du Jovinien



Source : Géoportail - Réalisation Perspectives

Conformément à l'article L.101-2 du Code de l'Urbanisme, le PLUi doit déterminer les conditions permettant d'assurer la qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de Ville.

L'étude ci-présente, résulte donc de l'application de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, qui vise à maîtriser le développement urbain aux abords des principaux axes routiers, telle que l'Autoroute A6.

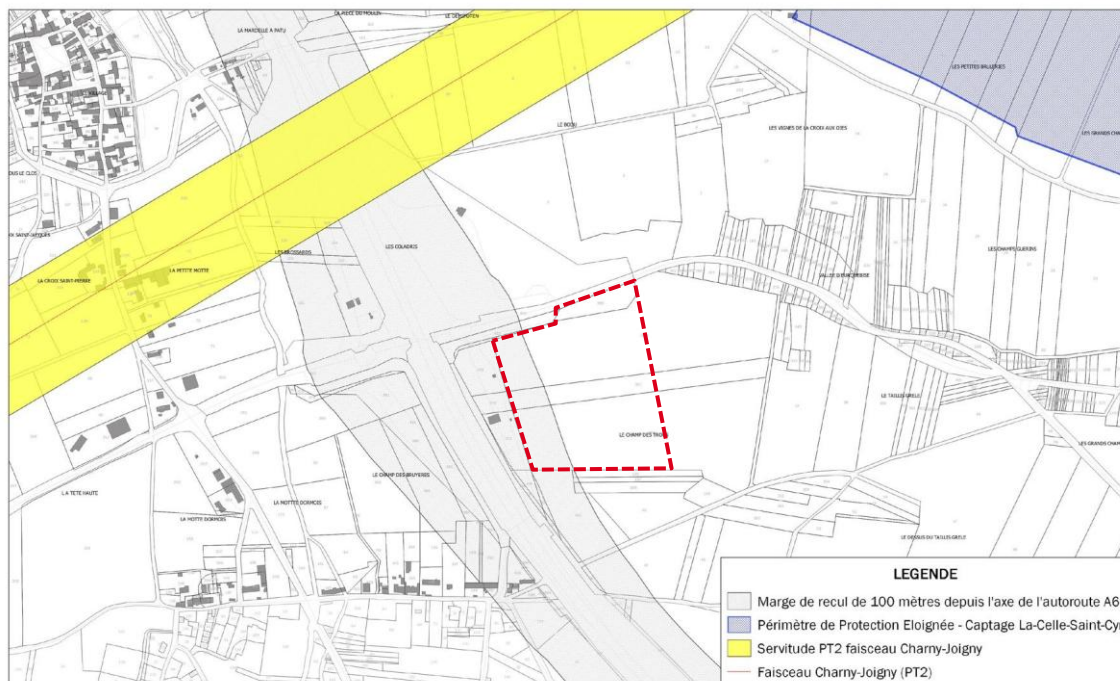
Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme

Créé par ORDONNANCE n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

« En dehors des espaces urbanisés des communes, 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. »

Le site d'étude est situé aux abords de l'autoroute A6, sur la commune de Sépeaux-Saint-Romain au Sud-Ouest du territoire intercommunal.

Le classement de l'autoroute A6 impose une servitude non aedificandi de part et d'autre de la voie, de 100 mètres, qui implique la non constructibilité des terrains concernés.

**Contexte réglementaire et servitudes**

Conformément à l'amendement Dupont (article L.111-6 du Code de l'urbanisme présenté ci-avant) l'inconstructibilité de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A6, 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'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.

L'inconstructibilité qui frappe, depuis le 1er janvier 1997, les espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande vitesse vise à inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes. Ces qualités sont à apprécier au regard d'un certain nombre de critères, dont la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, paysagère et urbaine.

Par conséquent, la zone, sur une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A6, ne peut faire l'objet de construction que dans la mesure où le document d'urbanisme (PLUi) instaure des règles justifiées et motivées, au regard notamment des risques de nuisances et des incidences induites par le projet sur la sécurité, l'environnement, le paysage, l'urbanisme et l'architecture.

A noter que le site n'est impacté par aucune Servitude d'Utilité Publique (SUP).

Extrait du Plan des Servitudes d'Utilité Publique avec localisation du site

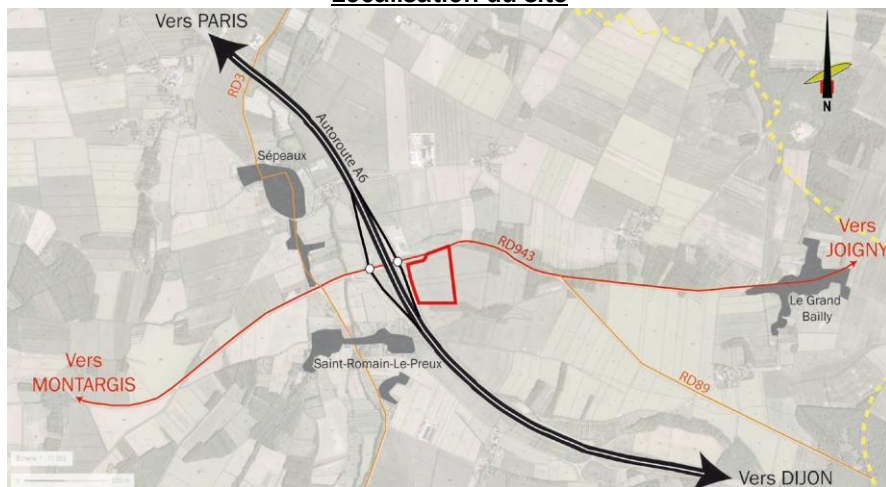
Source : Cadastre 2013 - Réalisation : Perspectives

Etat actuel du site

Le site concerné par la présente étude se situe sur la commune de Sépeaux-Saint-Romain, le long de la RD943, axe traversant le territoire intercommunal d'Ouest en Est, pour rejoindre Joigny le pôle urbain, et au Sud à proximité immédiate de l'autoroute A6 (bande de 100 mètres).

Le terrain concerné par les installations est référencé au cadastre de la commune de Sépeaux-Saint-Romain. Il concerne la parcelle n° 360, et pour partie des parcelles n° 369, 371 et 373 de la section ZK sur une surface de 7,8 hectares, au lieu-dit Le Champ des Trous.

Localisation du site

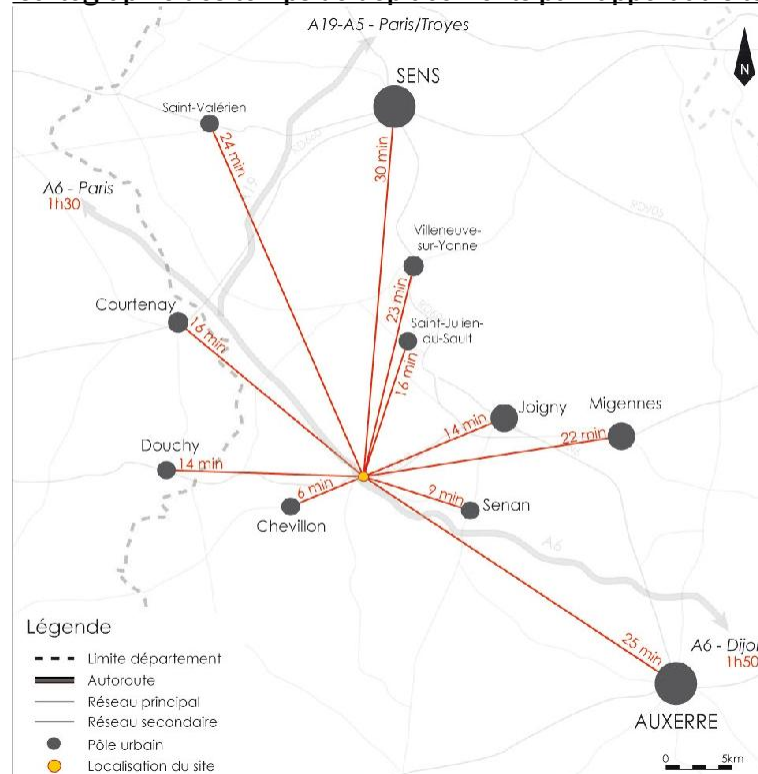


Source : Géoportail - Réalisation : Perspectives

Le site retenu concentre son emprise entre la RD943, le chemin longeant la sortie du diffuseur autoroutier et les boisements alentours. Cette délimitation favorise l'intégration du site autour des axes structurants existants tout en préservant les espaces urbanisés.

La RD943, qui longe l'Est du site de la future zone d'urbanisation, est un axe de circulation majeur pour l'intercommunalité. Cette voie structure le réseau viaire local, tout en assurant la desserte de l'autoroute A6. Axe très fréquenté de par la rapidité des flux qu'il permet, l'autoroute A6 assure la connexion de l'ensemble du réseau routier de l'Est parisien et de la région lyonnaise au Sud.

Cartographie des temps de déplacements par rapport au site



Réalisation : Perspectives

Situé à moins de 300 mètres des diffuseurs en direction de Paris et de Dijon/Lyon, il est incontestablement un atout majeur pour la desserte du site.

Les abords du site

L'environnement immédiat du site est constitué par :

Au Nord : La RD943 et un giratoire connectent le site aux voies primaires et secondaires alentours. Au-delà de la route départementale, une vaste étendue de terres agricoles occupe le territoire vallonné, ainsi qu'une plateforme de dépôts de matériaux liés à l'autoroute. Le bourg de Sépeaux, situé de l'autre côté de l'autoroute (à l'Ouest), se trouve à près de 700 mètres du site.

A l'Est : Le site est surmonté de boisements lui conférant une certaine intimité par rapport au reste du territoire ; hormis depuis l'autoroute A6, et de terres agricoles cultivées.

Au Sud : Le site est bordé par un boisement, et des terres agricoles cultivées.

A l'Ouest : Le site est bordé par un chemin longeant la sortie du diffuseur pour se rendre à la fois à ce dernier, mais aussi pour desservir les parcelles agricoles et boisées alentours. S'en suit le tracé de l'autoroute A6, avec ses entrées et sorties liées à la présence de diffuseurs. L'enveloppe bâtie de Sépeaux-Saint-Romain la plus proche se situe au-delà de l'autoroute, à plus de 200 mètres au Sud (aucun accès possible sur le site).



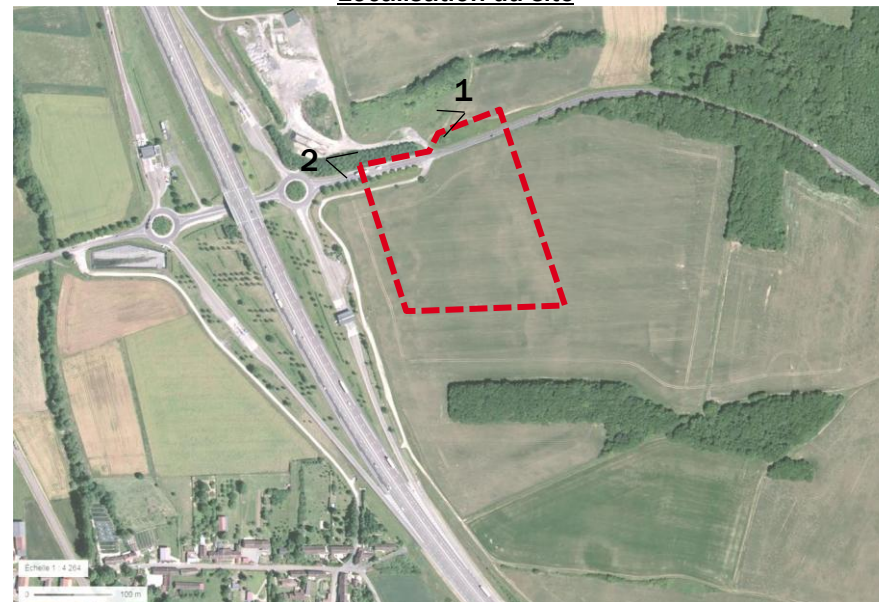
Vue de la RD943 vers le site



Vue du giratoire de la RD943 vers le site et la sortie du diffuseur autoroutier

Le projet vient alors s'insérer dans un contexte d'entrée de ville, en lieu et place de terres agricoles, à proximité immédiate du diffuseur autoroutier de l'autoroute A6 et de la RD943 axe structurant à l'échelle départementale.

Localisation du site



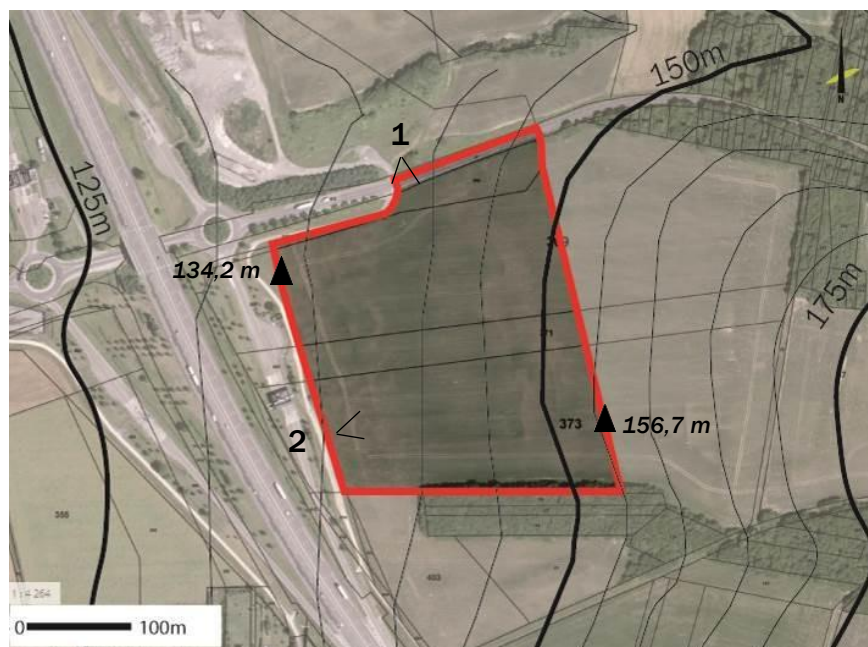
Source : Géoportail - Réalisation : Perspectives

Topographie et description du site

La future zone d'urbanisation future s'inscrit dans un contexte paysager structuré par un relief Ouest-Est, variant de 134 à 157 mètres d'altitude. La pente moyenne du site d'Ouest en Est, varie de 5% à 8%.

A noter qu'un talus borde l'Ouest du site depuis le chemin.

Topographie du site



Source : Géoportail - Réalisation : Perspectives

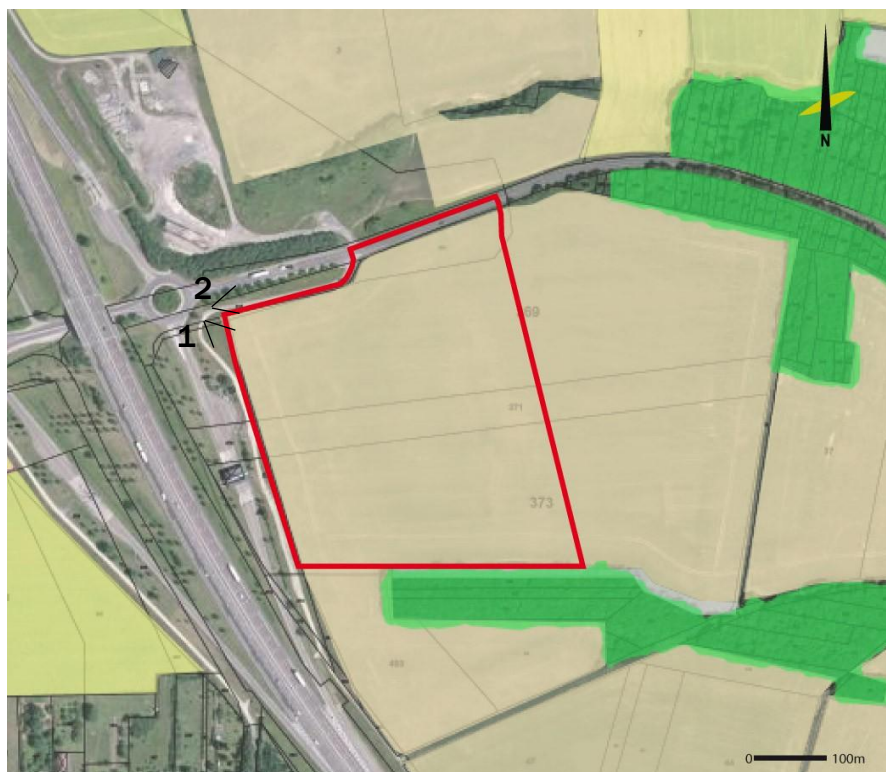
Du fait de ce relief accentué, le site est visible depuis la RD 943 et le diffuseur autoroutier. Toutefois, il ne l'est pas depuis les espaces urbanisés du bourg.



Vue n°1 depuis l'entrée du chemin (via RD943)



Vue n°2 depuis le chemin à l'Ouest du site

Trame végétale existante

Source : Géoportail - Réalisation : Perspectives

Le site est occupé par des cultures agricoles. Aucune végétation et aucun arbre d'intérêt paysager particulier n'existe.

Les boisements situés au Sud et sur le relief plus accentué à l'Est permettent d'encadrer le site, tout comme l'alignement d'arbres longeant la RD 943. Un talus enherbé se situe sur l'Ouest du site, en limite du chemin.

Les vues depuis le site étudié ne présentent pas d'éléments remarquables dont les perceptions seraient à préserver.



Vue n°1 sur le site avec les boisements situés au Sud depuis le chemin

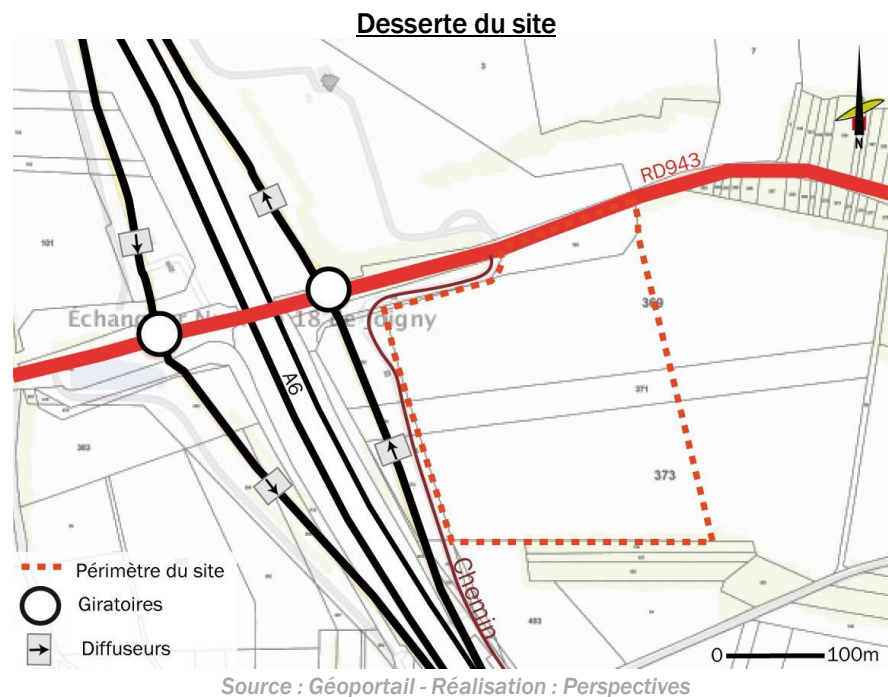


Vue n°2 sur l'alignement d'arbres, les boisements au loin et le site depuis le chemin

Réseaux, accès et stationnement

Le site d'étude est ceinturé par les axes routiers (RD943 et A6) et entouré de terres agricoles et de quelques boisements à l'Est et au Sud.

Les premières habitations se situent à l'Ouest de l'autoroute A6, à près de 700 mètres du site. Seuls les postes de péage des diffuseurs autoroutiers se situent à près de 300 mètres depuis l'entrée du chemin menant au site via la RD943.



Les parcelles du site sont donc desservies par la trame viaire via un accès direct depuis la RD 943.

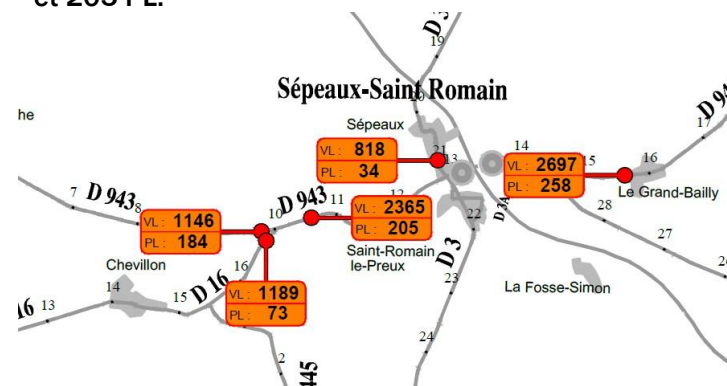
En s'appuyant sur le chemin existant, depuis la RD943, le site est facilement accessible (Nord du site). Depuis le chemin longeant l'autoroute (Ouest du site), l'accès est à ce jour techniquement plus difficile depuis la présence du talus ; toutefois des travaux d'aménagement sont envisageables.

Concernant le trafic routier, le Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Système d'Informations du Conseil Départemental de l'Yonne a réalisé en 2016, des comptages routiers sur les routes départementales structurantes.

La mesure de comptage réalisée s'appuie sur une semaine complète, et non sur la base d'un trafic moyen journalier annuel (TMJA).

A l'échelle intercommunale, et plus précisément sur la commune de Sépeaux-Saint-Romain, la RD 943 enregistre :

- A l'Est du bourg, avant les diffuseurs autoroutiers (entrée du hameau de Grand Bailly situé entre le bourg de Sépeaux et la limite communale Est) : 2 697 Véhicules Légers (VL) et 258 Poids-Lourds (PL) ;
- A l'Ouest du bourg avant les diffuseurs autoroutiers : 2 365 VL et 205 PL.



Extrait de la carte des comptages routiers plus structurant sur les routes départementales – année 2016

Aucun stationnement n'est à ce jour présent à proximité du site, hormis celui lié aux diffuseurs autoroutiers situés au Nord et au Sud du giratoire.

Le site n'est pas à ce jour, desservi par le réseau de transport en commun local. De même, de par sa vocation, aucune liaison douce n'est présente à ces abords.

En ce qui concerne les réseaux, une extension des réseaux sera à prévoir pour se raccorder à ceux existants.

Perception du site depuis les principaux axes routiers

Le site est visible depuis le giratoire desservant l'axe structurant de la RD 943 reliant Douchy à Joigny, mais aussi, en prenant plus de hauteur, depuis l'autoroute A6. A l'échelle du réseau secondaire, le site n'est pas visible.

Les perceptions du site depuis l'autoroute A6 et la RD943 sont donc directes. Les aménagements réalisés au contact de la RD943 notamment, n'auront pas d'impact important sur l'entrée Est du bourg de Sépeaux ; toutefois ils devront être qualitatifs au vu de l'augmentation des flux à venir.

Les perceptions du site depuis la RD943 sont marquées par l'alignement d'arbres, menant vers le giratoire. A noter qu'en provenance de Joigny, le site se laisse percevoir à la sortie des boisements situés sur la partie Sud de la voie.



Vue depuis le giratoire sur le site



Vue depuis la RD 943 sur le site

UN PROJET QUI CONFORTE LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE INTERCOMMUNAL

La présente Etude Entrée de Ville est liée au projet de développement des zones d'activités économiques sur le territoire intercommunal du Jovinien. Ne disposant pas de foncier permettant la venue de grandes entreprises à ce jour, la Communauté de Communes du Jovinien a saisi l'opportunité de se positionner sur un site situé au droit du diffuseur autoroutier de l'A6 (n°18 – axe Paris Est – Lyon), le long de la RD943 axe structurant à l'échelle intercommunale.

Son objet vise donc à accueillir de nouvelles entreprises, en profitant de « *l'effet vitrine* » depuis l'autoroute A6, et à renforcer le tissu économique de l'intercommunalité. En d'autres termes, ce projet répond à une demande intercommunale et départementale de création d'emplois par une extension maîtrisée de l'urbanisation.

La future extension, d'environ 7,8 hectares, se positionnera au carrefour de la RD 943 et de la sortie du diffuseur autoroutier de l'A6 ; le long de cette dernière. La topographie du site permet au projet d'aménagement de disposer de lots de différentes tailles, avec façade sur autoroute, un positionnement des grandes entreprises pour profiter de l'exposition notamment. Les plus petites entreprises pourront quant à elles être visibles depuis la RD943, axe structurant à l'échelle intercommunale. En fonction des besoins de chaque acquéreur, l'organisation du site pourra être amenée à évoluer, notamment en termes de division des lots.

Le projet est accessible par la RD943. L'alignement d'arbres longeant cette dernière sera maintenu et renforcé pour, d'une part, maintenir le caractère rural et naturel à proximité d'axes structurants à l'échelle intercommunale, et, d'autre part, pour cadrer les vues et maintenir une vitesse modérée aux abords du site.

La visibilité des entreprises est recherchée en priorité depuis l'autoroute A6 qui se situe en point haut. Depuis le giratoire de la RD943 en provenance de Sépeaux-Saint-Romain, les grandes entreprises domineront le paysage ; à contrario, depuis Joigny, ce seront les petites et moyennes entreprises qui se dégageront des boisements environnants, pour ensuite être surmontées des grands gabarits.

L'implantation de ce site s'inscrit dans une logique de développement durable, en rattachant cette nouvelle zone d'activités à des axes structurants du territoire, sans en engendrer de nouveaux. Cette optimisation de l'espace vise à éviter le mitage de l'espace sur le territoire intercommunal, tout en limitant les nuisances (trafic, pollution...) qui pourraient en découler à proximité des habitations.

L'aménagement du site induit une véritable réflexion d'ensemble où l'approche environnementale est au cœur du projet, et où les traitements paysagers des différents espaces font l'objet d'un soin particulier.

-  Site concerné par l'OAP
-  Création d'une voie de desserte interne végétalisée en double sens, avec placette de retournement
-  Aménagement et sécurisation du carrefour avec la RD 943
-  Développement des activités économiques
-  Création d'un bassin de rétention des eaux
-  Aménagement paysager à créer
-  Talus végétalisé à créer

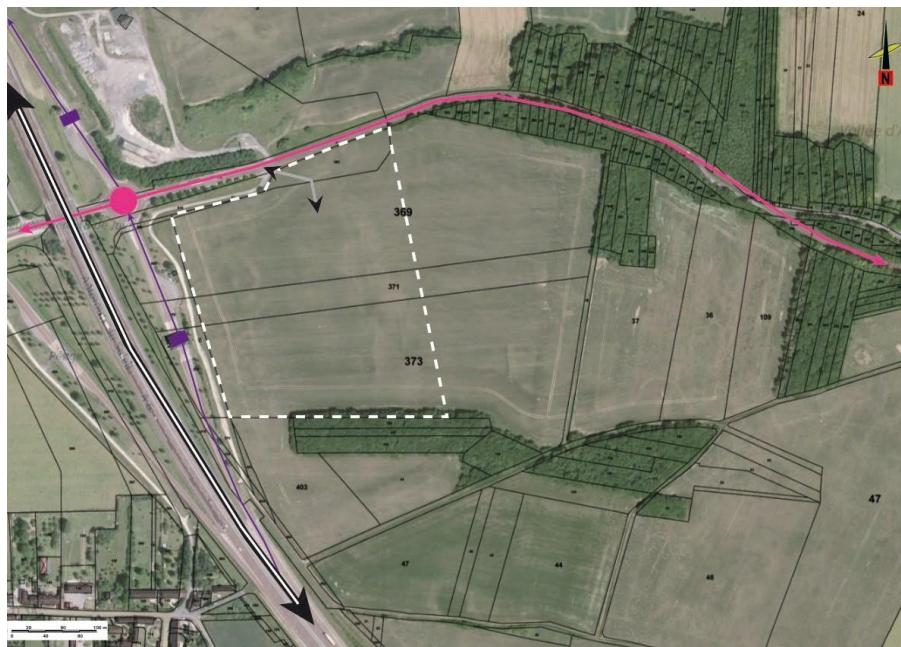
Schéma de principe de la zone 1AUX



Le projet bénéficie de la proximité du giratoire de la RD943, permettant la connexion de la trame viaire locale à l'autoroute A6 (par l'intermédiaire de diffuseurs situés de part et d'autre de cette dernière). Le contexte urbain et environnant, et le dimensionnement des chaussées (trafic poids-lourds) sont d'ores et déjà en adéquation avec le projet. En l'état actuel, la desserte de la zone peut donc se faire depuis la RD943. Toutefois, les flux entrants et sortants du projet (clientèle, livraisons...) devront faire l'objet d'un aménagement spécifique à l'entrée du site.

En fonction des besoins et demandes qui seront réalisées, il est envisagé de phaser l'opération pour permettre un aménagement progressif du site.

Accès



Source : Géoportail - Réalisation : Perspectives

L'entrée et la sortie du site se feront au niveau de l'entrée actuelle du chemin située à près de 150 mètres du giratoire. Toutefois, des aménagements de la RD943 devront être réalisés, afin de ne pas la couper.

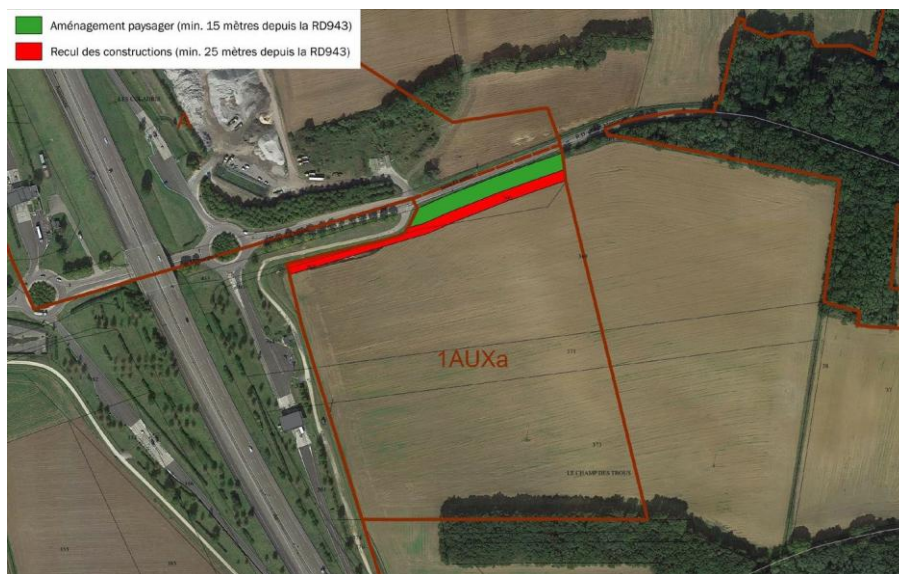
La desserte interne du site sera en double sens, et présentera une raquette de retournement. La voie interne traversante au site sera végétalisée ; pour ne pas gêner « l'effet vitrine » recherché depuis l'autoroute A6. A noter que l'Ouest du site sera enherbé avec une frange progressive (basse tige, haie basse).

Volumétrie et implantation

Au vu de la topographie du site, ce dernier sera traité par paliers d'Ouest en Est par rapport à la desserte interne : un premier (Ouest du site) sur lequel seront disposés les plus grands gabarits/ volumes d'activités, puis un second pour les plus petits gabarits (Est du site).

Afin d'intégrer les nouveaux bâtiments le long de la RD943, et en contre-bas de l'autoroute A6, tout en leur permettant de garantir leur « effet vitrine », une bande d'implantation des constructions est privilégiée de manière à conserver une cohérence avec le bâti existant.

Ainsi les bâtiments devront s'implanter selon un recul de 25 mètres minimum par rapport à la RD943, pour permettre un traitement paysager (bande de 15 mètres) incluant le renforcement de l'alignement d'arbres de la RD943. Ce recul inclut 5 mètres qui permettront également d'anticiper la mise en place d'un talus progressif afin de permettre aux activités implantées sur le site de gommer le faible dénivelé des parcelles.



Source : Géoportail, BD Parcelle 2013 ; Réalisation : Perspectives

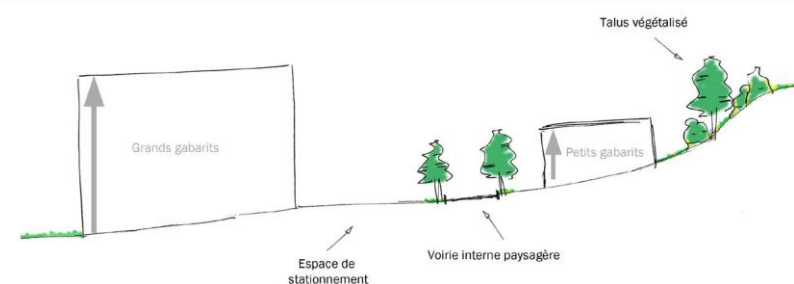
Les bâtiments s'implanteront quant à eux à un recul minimum de 25 mètres par rapport à l'alignement de la RD943 et à la voie de desserte interne pour répondre aux besoins de l'activité notamment en termes de stationnement ou d'exposition ; sans pour autant porter atteinte au caractère « urbain » à proximité du diffuseur autoroutier.

Une diversité dans la taille des parcelles permettra de pouvoir accueillir des entreprises de différentes tailles, en privilégiant les gros gabarits façade sur autoroute.

Pour que les bâtiments participent à la composition d'ensemble, une orientation perpendiculaire à la RD 943, et donc parallèle à l'autoroute A6 est demandée pour favoriser « l'effet vitrine » tout en évitant de créer une continuité bâtie massive. La réalisation d'une façade aveugle sur la RD943 est interdite.

Enfin, une voie paysagère viendra s'inscrire au cœur du site pour veiller à la bonne intégration des constructions et à une bonne inscription dans son environnement proche. La voie créée en limite Ouest du site ne devra pas présenter des essences locales trop hautes, pour ne pas « obstruer » les vues sur les constructions.

Ces aménagements et plantations permettront de créer une trame paysagère simple et lisible.



Coupe schématique éloignée

D'autre part, les constructions devront être implantées en retrait de 50 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, pour limiter les nuisances visuelles vis-à-vis des usagers de l'autoroute A6.

Stationnement

Le stationnement nécessaire aux activités devra être prévu pour chaque activité en fonction des besoins. Il sera positionné en interne du site, afin de limiter sa perception depuis la RD943 et l'autoroute A6. Il présentera un aspect de type « végétalisé » de préférence, facilitant la perméabilisation des sols.

Une mutualisation pourra être envisagée en fonction des gabarits des activités autorisées, et donc de leur positionnement.

A noter qu'aucune liaison douce n'est envisagée puisque le site est déconnecté des entités bâties, et qu'il n'a pas vocation de commerces.

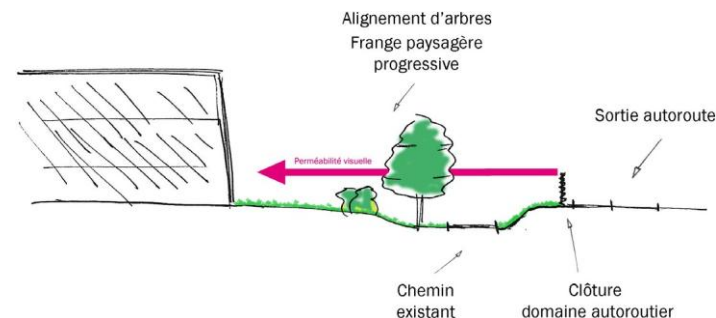
Espaces paysagers et gestion des eaux pluviales

Afin de traiter l'entrée du site, il est important de l'affirmer dans le paysage, lorsque l'on arrive depuis Joigny mais aussi depuis le giratoire de l'autoroute A6. Ainsi, le traitement paysager sera réalisé sur la partie Nord du site, le long de la RD943, en réponse aux boisements situés à l'Est et à l'alignement d'arbres situé à l'Ouest. Il permettra de signifier l'urbanisation au droit de la RD943.

Cette frange sera composée d'alignement d'arbres avec un aménagement paysager plus ou moins dense, de manière à assurer une bonne transition entre l'espace bâti et l'espace agricole ponctué de boisements alentour. La végétation devra permettre l'intégration paysagère des bâtiments sans pour autant les dissimuler depuis la RD943.

A l'Est du site, le relief du site présente un talus qu'il conviendra de renforcer par l'intermédiaire d'un talus végétalisé pour privilégier une implantation des constructions en 2 paliers.

Au-delà du fait qu'il est nécessaire de traiter les franges du site, il est également important de structurer l'organisation interne. Ainsi, l'aménagement paysager repose sur une organisation perpendiculaire à la RD943 pour les limites des parcelles et d'une organisation parallèle à l'autoroute A6 pour la voie de desserte du site.



Coupe schématique rapprochée du site par rapport à l'autoroute A6

L'aménagement paysager longeant la RD943 devra intégrer la gestion des eaux pluviales. Cette dernière sera traitée en cohérence avec la topographie actuelle du site, le long du chemin existant. Un bassin de rétention des eaux sera créé en point bas du site, en limite Nord-Ouest de la zone.

Afin d'intégrer au mieux le site d'activités dans l'environnement proche, des espaces verts viendront ponctuer le site, tout en veillant à ne pas créer d'écran végétal depuis l'autoroute A6 ; puisque le site a pour objectif principal d'être une « vitrine ».

SYNTHESE DES CRITERES DE QUALITE DU PROJET AU REGARD DE L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME

Prise en compte des nuisances

Les nuisances existantes sont liées et générées par les trafics de la RD 943 au Nord et de l'autoroute A6 à l'Ouest. Ce sont principalement des nuisances acoustiques. Elles ne sont pas contraignantes avec le développement des activités autorisées dans la zone.

Toutefois, ces nuisances pourront être amoindries par l'aménagement paysager, et si nécessaire en fonction du choix d'entrée/sortie sur le site, par des aménagements routiers sur la RD 943.

Le site est concerné par la présence d'une ZNIEFF de type II n° FR260014900 « Etangs et forêts du Gâtinais Sud oriental et vallée du Vrin ».

A noter que le site n'est pas concerné par la présence d'une zone Natura 2000. La plus proche se trouve sur la commune de La-Celle-Saint-Cyr à 8 kilomètres à vol d'oiseau.

Prise en compte des risques

La commune de Sépeaux-Saint-Romain n'est pas concernée par le risque d'inondation lié aux crues du fait de l'absence d'un réseau hydraulique sur le territoire. Concernant le risque par remontée de nappe, le site est identifié dans une zone d'aléa faible.

Un bassin de rétention des eaux sera créé sur l'Ouest du site, pour prendre en compte le phénomène de ruissellement (topographie du site).

Sécurité

Aucun accès traversant la RD 943 pour se rendre sur le site ne sera autorisé.

Qualité des paysages et de l'urbanisme

Les nouveaux aménagements s'inscriront dans le site en continuité de l'existant, à savoir en privilégiant un aspect naturel des abords du site, en respectant des volumétries et couleurs s'intégrant dans l'environnement proche, et en privilégiant des matériaux qualitatifs, pour les surfaces les plus grandes des constructions.

En cas de réalisation de clôtures, ces dernières devront présenter une simplicité d'aspect en harmonie avec l'environnement. Elles seront à dominante végétale en utilisant des essences locales mélangées.

L'entrée du site sera paysagée et les stationnements végétalisés.

Le projet ceinturé par la RD 943 et l'autoroute A6, devra s'intégrer dans son contexte paysager et naturel, tout en formant un effet « vitrine » depuis l'autoroute A6.

Qualité architecturale

Les constructions doivent par leurs dimensions, leurs volumes et la nature des matériaux employés être en harmonie d'aspect avec le milieu environnant.

Etant donné le statut d'entrée de bourg du site, les façades et toitures visibles depuis la RD 943 et l'autoroute A6 devront être particulièrement soignées.

LES OAP « EQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL »

En l'absence de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent présenter, conformément à l'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme, des OAP « *Equipelement commercial et artisanal* » contenant les localisations préférentielles des commerces et les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionné aux articles L.141-16 et L.141-17 du Code de l'Urbanisme.

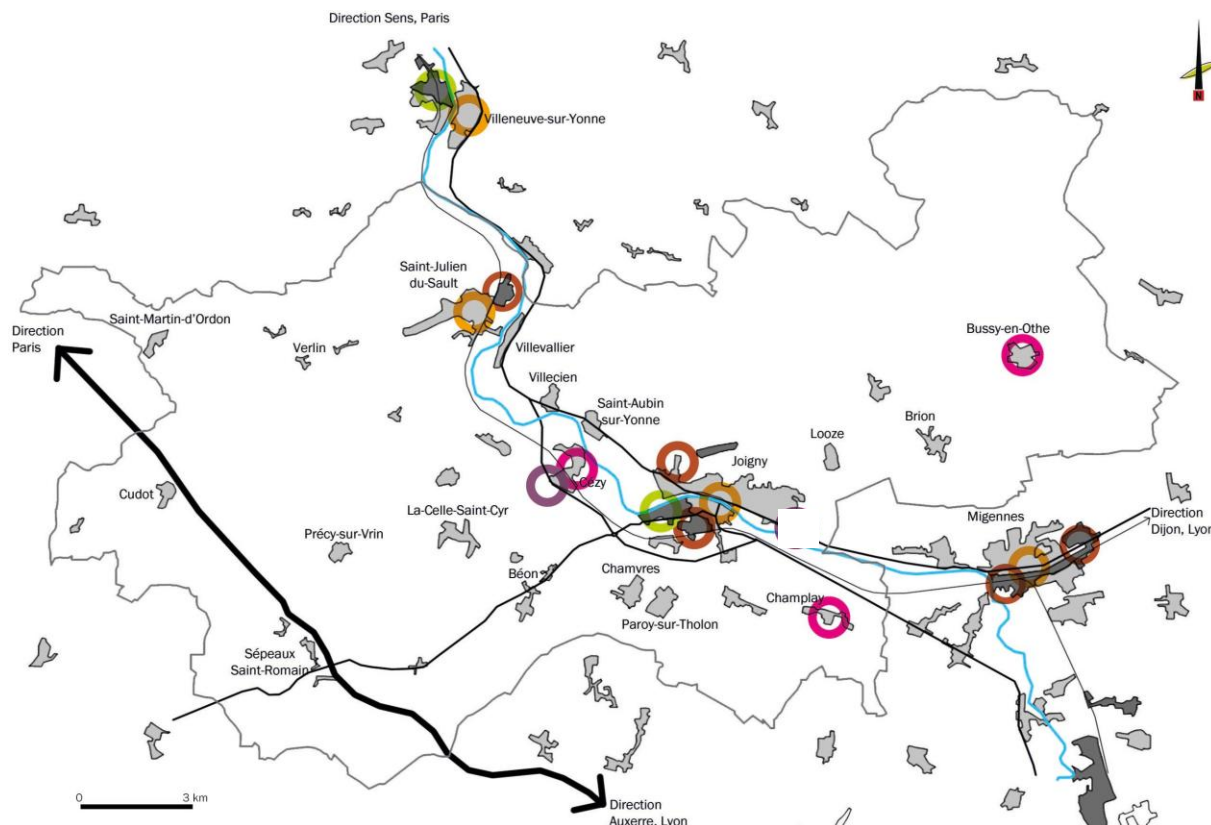
L'armature commerciale du territoire du Jovinien s'appuie principalement sur le pôle urbain de Joigny, qui est le seul à disposer d'une zone d'activités commerciale (La Petite Île - Ouest de la ville) et de trois polarités commerciales majeures. Le pôle secondaire de Saint-Julien-du-Sault et les petits pôles de proximité de Bussy-en-Othe, Cézzy, Champlay proposent quant à eux une offre de proximité permettant de répondre aux besoins quotidiens, et touristiques à moindre mesure. Les communes rurales quant à elles ne disposent pas de dynamique commerciale de proximité. Toutefois, elles constituent des centralités au sein desquelles le développement commercial est encouragé. L'artisanat tient également une place importante dans le tissu économique local.

Cartographie de l'armature commerciale

Source : Géoportail ; Réalisation : Perspectives

Les polarités commerciales :

-  Polarité de périphérie (zone commerciale)
-  Polarité de périphérie (zone industrielle)
-  Polarité de périphérie (zone artisanale)
-  Polarité de proximité
-  Centre-ville



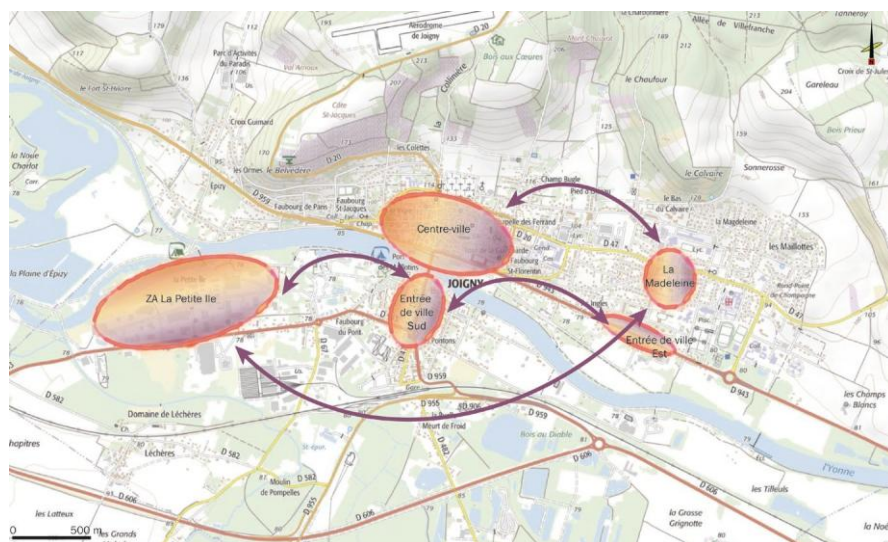
Les Orientations d'Aménagement ci-après s'articulent autour de deux grands objectifs :

- Renforcer les centralités urbaines et rurales
- Accompagner le développement de la Zone d'Activités Commerciales du pôle urbain de Joigny

Orientation n° 1 : Respecter les équilibres entre commerce de centre-ville et commerce périphérique

- Valoriser et conforter les axes commerçants existants sur les pôles principaux et affirmer la vocation des services publics, services à la personne et équipements.
- Favoriser les connexions entre les différentes polarités commerciales du pôle urbain.

Carte schématique du développement commercial du pôle urbain



Source : Géoportail ; Réalisation : Perspectives

Carte schématique du développement commercial du pôle secondaire



Source : Géoportail ; Réalisation : Perspectives

- Permettre l'accueil de commerces de proximité liés à des besoins quotidiens des ménages dans toutes les communes à proximité des espaces publics et des lieux d'échanges (mairie, écoles...) ; sous réserve que leur fonctionnement soit compatible avec l'environnement urbain (disponibilité foncière, flux de circulation, stationnement, ...).
- Pérenniser, voire redévelopper les « tournées alimentaires /commerces ambulants » et manifestations commerciales hebdomadaires en réponse aux besoins quotidiens des ménages.
- Conforter l'offre commerciale existante en permettant l'implantation de nouveaux commerces, et les extensions des commerces et ensembles commerciaux au sein de la zone de la Petite Ile.

Orientation n°2 : Concilier développement commercial et développement durable

- Réhabiliter et réinvestir les commerces vacants en privilégiant l'utilisation de matériaux durables ; et en cas d'aménagement extérieur de paysagement.
- Permettre la diversification des activités agricoles et touristiques, tout en veillant à préserver leur intégration dans l'environnement.

Au sein de la zone de la Petite Ile :

- Optimiser l'utilisation de l'espace en recherchant à densifier la zone existante, voire à mutualiser le stationnement, mettre en place des services collectifs, rendre accessible la zone pour tous par tous les modes de transports, et renforcer la qualité paysagère de l'aménagement global de la zone.
- Requalifier les bâtiments commerciaux laissés vacants et leur stationnement.
- Requalifier l'entrée de ville Ouest de la zone d'activités de la Petite Ile.

LES OAP THEMATIQUES

1. LES BERGES DE L'YONNE

Principes et conditions d'aménagement

Trame viaire et liaisons douces

Les actions en matière de transports et déplacements visent principalement à répondre à l'objectif de réduction du trafic et de développement des déplacements en mode doux. Ce double enjeu entraîne deux actions correspondantes :

- La réduction du trafic sur les quais sous-entend la création à long terme d'un deuxième pont à l'Est au droit du rond-point de Bourgogne. Le report d'une partie du trafic sur les boulevards du Nord et Lesire Lacam, qui permettent un contournement du centre ancien, peut être envisagée à moyen terme pour dévier une partie de la circulation en amont afin de proposer un autre itinéraire de traversée de la ville.
- Cette réduction de trafic permettra un réaménagement des quais de manière à y favoriser les modes de déplacement doux. Dans le cadre de la réalisation de la véloroute jusqu'à la Seine-et-Marne, les quais devront être réaménagés de manière à permettre des déplacements cyclistes et piétons pacifiés et sécurisés. L'utilisation des chemins de halage existants permettra de remplir cet objectif et facilitera les liaisons entre les deux rives par la réhabilitation du pont de fer et la possibilité d'un aménagement au niveau du camping permettant de relier les deux rives.

Traitement des espaces publics et des limites séparatives

L'action principale sur l'espace public concernera un certain nombre de lieux à réinvestir dans le but de valoriser le patrimoine et améliorer le cadre de vie. Parmi ces espaces à réinvestir figurent principalement les berges de l'Yonne : dans la perspective de favoriser les cheminements doux et de valoriser l'Yonne, un réaménagement des berges sera nécessaire pour assurer un meilleur partage de l'espace public et faciliter la promenade ; cet objectif sera recherché sur les deux rives et passera principalement par la création de circulations douces et le réaménagement paysager des berges qui s'appuiera sur les éléments existants : les chemins de halage, l'allée du Mail, les franchissements doux à l'Ouest.

Densification et diversification des fonctions urbaines

Le réaménagement des berges de l'Yonne sera l'occasion de développer l'économie touristique et de loisirs : la base nautique de loisirs à l'Est, le camping à l'Ouest, ... seront des activités à conforter dans une logique de développement globale et de développement du tourisme fluvial.

Intégration architecturale

L'intégration qualitative et volumétrique des constructions devra être une préoccupation majeure. Le secteur comprenant un nombre important de monuments historiques, des règles strictes devront être respectées en lien avec les prescriptions propres appliquées dans le périmètre d'influence de ces édifices.

Les constructions devront préserver les percées visuelles sur les coteaux en périphérie du centre ancien en s'implantant de manière harmonieuse avec leur environnement.

Toute construction devra faire l'objet d'une vision d'aménagement globale qui garantira une desserte et des accès suffisants respectant la hiérarchisation du réseau viaire ainsi qu'une continuité des aménagements paysagers.

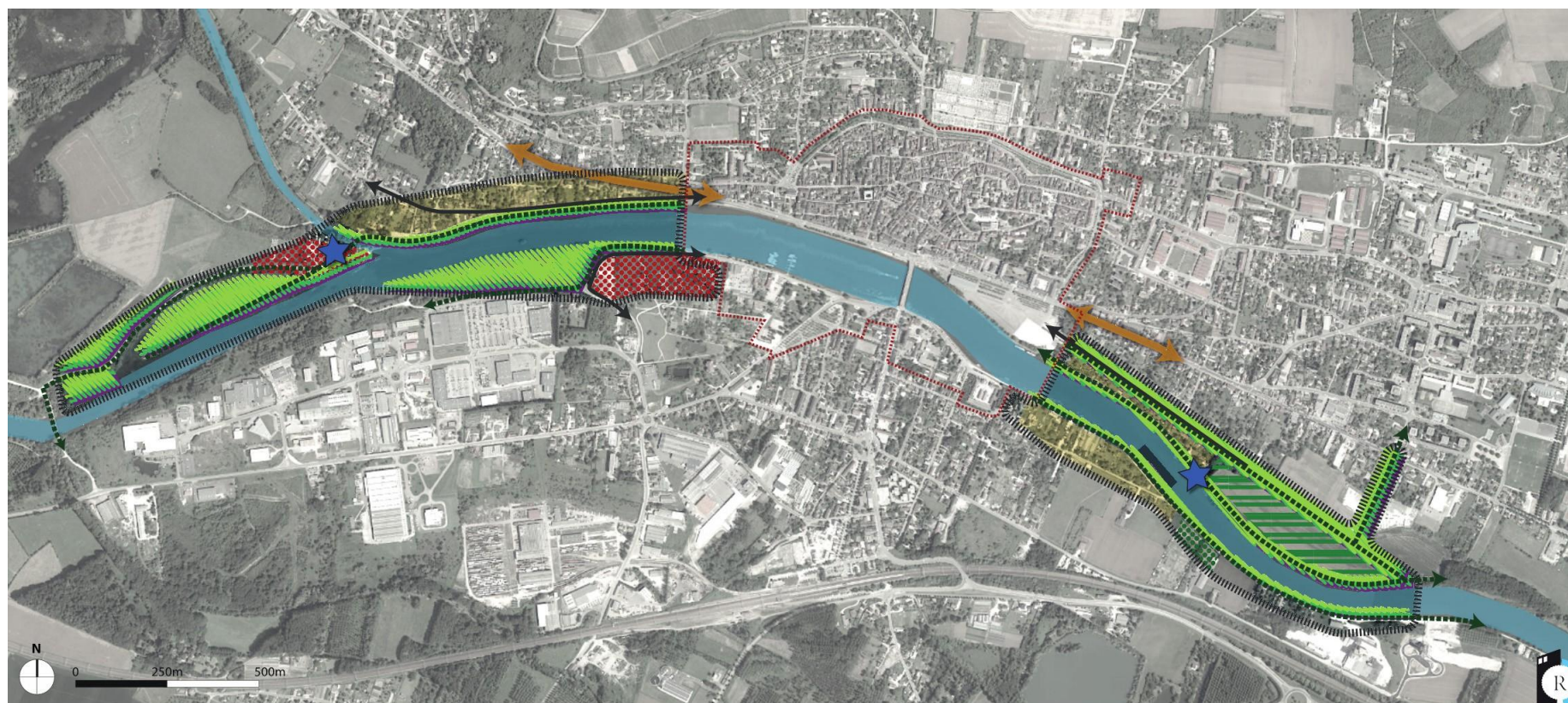
En ce qui concerne les façades en Site Patrimonial Remarquable (S.P.R. – ancien secteur sauvegardé Loi CAP), toute intervention devra s'appuyer sur la charte colorimétrique qui définit les teintes et nuancier pour assurer une bonne intégration architecturale des constructions.

Intégration paysagère, trame verte et bleue

L'aménagement paysager fera l'objet d'un traitement particulier afin de composer un paysage urbain harmonieux avec son environnement immédiat, notamment en ce qui concerne le front urbain donnant sur les quais, vitrine du centre ancien depuis l'Yonne. A ce titre, la charte colorimétrique apporte des conseils primordiaux pour respecter une bonne insertion paysagère.

La trame verte et bleue s'appuie sur l'élément majeur qu'est l'Yonne : le réaménagement paysager des berges mettra en valeur l'Yonne tout en renforçant la trame verte qui sera le support des déplacements doux. Les éléments paysagers existants seront mis en valeur par ce réaménagement d'ensemble : l'allée du Mail, l'espace naturel à l'Est de la base de loisirs, les jardins familiaux rive gauche, ...

Schéma de principe de l'OAP Berges de l'Yonne



LEGENDE

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

LES BERGES DE L'YONNE

- Périimètre du PSMV
- Périimètre de l'OAP
- Secteurs résidentiels

VALORISER L'YONNE EN TANT QUE PATRIMOINE NATUREL ET PAYSAGER

- L'Yonne à valoriser
- Eléments végétaux à conforter et protéger
- Espace naturel à mettre en valeur en lien avec l'Yonne
- Jardins familiaux à mettre en valeur

RENFORCER SA VALEUR ECONOMIQUE ET LUDIQUE

- Activités touristiques et hôtelières à renforcer
- Activités de loisirs tournées vers l'Yonne à conforter et développer
- Zone d'amarrage

AMELIORER SON ACCESSIBILITE

- Voies principales
- Voies secondaires
- Circulations douces à développer le long des berges
- Franchissement doux à conforter

2. LE QUARTIER DE LA GARE

Principes et conditions d'aménagement

Trame viaire et liaisons douces

Les actions sur la trame viaire consisteront principalement en un réaménagement des voies afin d'assurer un meilleur partage et un meilleur usage. Cette action concerne principalement l'avenue Charles de Gaulle et la rue Robert Petit en tant qu'axes assurant la liaison entre les entrées de ville et le centre ancien.

Le réaménagement sera différencié selon les enjeux définis sur chacun de ces axes :

- L'avenue Charles de Gaulle devra être aménagée de manière à faciliter les déplacements doux permettant ainsi de relier la gare au centre ancien ; ce réaménagement peut se limiter à une bande cyclable sur trottoir.
- La rue Robert Petit devra faire l'objet d'un traitement qualitatif comme entrée de ville depuis la route d'Auxerre ; dans la partie Sud de cet axe est disponible une emprise foncière importante pour permettre un traitement paysager de l'entrée de ville, l'axe en lui-même pourra être planté par un mail de la même manière que l'avenue Charles de Gaulle invitant ainsi à pénétrer dans la ville.

Concernant les axes à créer, ils devront permettre les déplacements cyclables, l'avenue de Sully sera prolongée afin de desservir la future pépinière d'entreprises et assurera un bouclage jusqu'à la rue Valentin Privé, desservant dans le même temps le nouvel espace destiné aux bureaux et activités et la zone artisanale. Une voie de desserte au sein des logements DOMANYS est également réalisée et se poursuivra dans la zone mixte.

Traitement des espaces publics et des limites séparatives

En tant que porte d'entrée majeure, le parvis de la gare devra faire l'objet d'un traitement qualitatif : il est actuellement majoritairement occupé par le stationnement et n'invite donc pas à se rendre en ville à pied ou en vélo. Son réaménagement devra se faire en cohérence avec celui de l'avenue Charles de Gaulle.

L'espace public entre le parvis et l'espace dédié aux commerces et services devra également être soigné pour favoriser les déplacements entre ces deux lieux, la création d'une façade urbaine devant être recherchée. Enfin les espaces publics de l'ensemble du nouveau quartier de la gare devront être réalisés de manière cohérente, afin d'assurer une certaine homogénéité entre les logements, les commerces et services et la pépinière d'entreprise. L'objectif est ici de donner au quartier une dimension communale voire intercommunale pour que l'ensemble des habitants jouisse des services et commerces du quartier.

Concernant les espaces publics associés aux voiries, leur réaménagement sera conduit en conformité avec le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics. L'itinéraire n°1 correspond en effet au trajet centre-ville / gare, comprenant l'avenue Charles de Gaulle, l'avenue Gambetta et le pont Saint-Nicolas. Ce sera l'occasion de restructurer l'espace public afin d'assurer non seulement une meilleure accessibilité mais également un meilleur partage.

Densification et diversification des fonctions urbaines

Le périmètre de l'OAP intègre le programme d'aménagement du nouveau quartier de la gare dont la première tranche correspondant à 40 logements est en cours de finition. Ce quartier accueillera trois principaux secteurs : les logements plus à l'Est, une zone mixte au centre associant logements, commerces et services, la pépinière d'entreprises plus à l'Ouest et une zone artisanale au Nord.

Cette mixité vise à faire du quartier un véritable lieu de vie de par sa position idéale à proximité de la gare.

Intégration architecturale

L'intégration qualitative et volumétrique des constructions devra être une préoccupation majeure.

Toute construction devra faire l'objet d'une vision d'aménagement globale qui garantira une desserte et des accès suffisants respectant la hiérarchisation du réseau viaire ainsi qu'une continuité des aménagements paysagers.

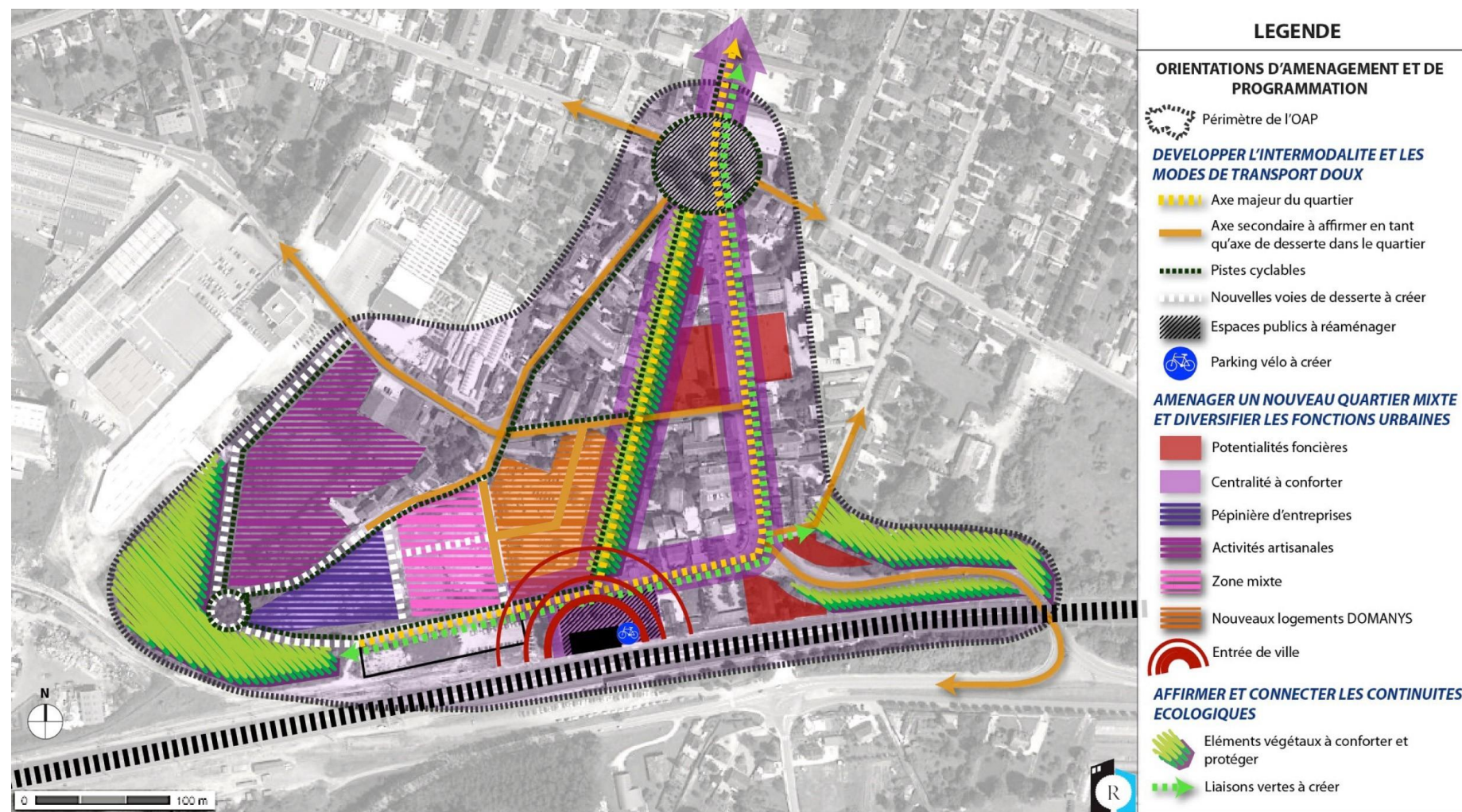
Intégration paysagère, trame verte et bleue

L'enjeu principal en termes d'insertion paysagère concerne le nouveau quartier de la gare, notamment dans sa partie Ouest. Cet emplacement est à l'heure actuelle occupé par des espaces boisés importants qui devront être pris en compte dans l'aménagement d'ensemble du secteur et préservés au maximum.

L'aménagement paysager fera l'objet d'un traitement particulier afin de composer un paysage urbain harmonieux avec son environnement immédiat. En effet, par sa localisation en bordure de voie ferrée, le quartier sera directement visible depuis cette dernière et constituera donc une vitrine de la ville.

Des espaces boisés sont également présents à l'Est de la rue Chaudot ; dans le cadre du réaménagement de l'entrée de ville et de la requalification de la rue Robert Petit une continuité de ces espaces boisés devra être recherchée dans la ville, quelques arbres étant présents épisodiquement à l'heure actuelle.

Schéma de principe de l'OAP Quartier de la gare



3. LE 28^{EME} GROUPE GEOGRAPHIQUE

Principes d'aménagement

Trame viaire et liaisons douces

L'état actuel du site laisse encore apparaître des carences dans la perspective d'un développement du secteur.

L'objectif de l'aménagement du secteur concernant le maillage viaire est donc double :

- Il consiste tout d'abord à assurer une meilleure liaison entre le 28^{eme} Groupe Géographique et le reste de la ville : la trame viaire interne sera donc complétée en liaison avec la trame viaire externe afin d'améliorer les connexions du secteur avec quartiers proches ;
- D'autre part, le maillage viaire interne sera pensé de manière à faciliter les déplacements entre les différentes entités, et à desservir les nouveaux bâtiments.

Les voies seront aménagées de manière à permettre des déplacements piéton et cycliste sécurisés et facilités par des aménagements adéquats.

Traitement des espaces publics et des limites séparatives

En tant pôle économique en développement, le traitement des espaces publics du secteur sera une des priorités et participera à l'attractivité dans son ensemble. Les voiries et parkings seront donc traités de manière qualitative tout comme les espaces d'accueil des bâtiments, en particulier les établissements amenés à recevoir du public. De manière générale les espaces publics devront être traités selon les usages définis et attendus : fonction d'accueil pour les équipements et services, fonction d'échange pour les entreprises.

Le paysagement des espaces publics est indispensable pour accorder au secteur un rayonnement et une attractivité à la hauteur du rôle que l'on veut lui attribuer dans l'armature urbaine générale.

Densification et diversification des fonctions urbaines

L'OAP prévoit sur le secteur un programme mixte d'équipements et d'infrastructures économiques.

La partie Ouest du quartier, gérée par la commune, est vouée à accueillir des équipements publics, mais également un pôle de formation déjà installé et en fonctionnement. Ces infrastructures seront aménagées notamment grâce à la réhabilitation des bâtiments existants. La partie Nord-Ouest, accueillant d'anciens bâtiments de dortoirs, pourra quant à elle accueillir un programme mixte mélangeant activités économiques, services et habitat.

La partie Est du secteur, gérée par la Communauté de Communes, sera dédiée à l'accueil des activités économiques et liées à la formation (en 2018 a été inauguré la Maison de l'Enfance et du Citoyen). Dans cette partie de nouveaux bâtiments seront construits notamment dans le quart Nord-Est. Des activités de loisirs pourront également être implantées en tant que vecteur de création d'emplois.

Ce programme permettra un certain rééquilibrage et une continuité dans la répartition des équipements jusqu'alors majoritairement concentrés sur le centre ancien et la Madeleine, et des infrastructures économiques jusqu'alors concentrées dans les zones d'activités rive gauche.

Bien que de nouvelles constructions soient prévues, la densité du secteur restera raisonnable, le quartier devant rester un espace de respiration dans un tissu environnant relativement dense. A ce titre la création d'un bassin de retenue aménagé en espace public au Sud-Est du secteur mettra en valeur l'entrée du site et son lien avec le quartier de la Madeleine.

Intégration architecturale

Les nouvelles constructions devront prendre en compte les formes architecturales des bâtiments existants afin d'assurer leur bonne intégration dans le quartier. L'objectif est de conforter le secteur comme ayant une identité propre, appuyant son rôle de pôle économique et de services. Les matériaux, traitements des façades et toitures devront être pensés dans ce sens en cohérence avec le traitement des espaces publics.

Intégration paysagère, trame verte et bleue

La question des perspectives est essentielle dans le parti d'aménagement, l'ancien site militaire étant situé en hauteur par rapport à la vallée de l'Yonne. Les points de vue seront donc à conserver, des démolitions de bâtiments en dégageant de nouveaux. L'implantation des nouvelles constructions ainsi que la trame viaire est pensée dans ce sens.

La zone d'étude se situe au sein d'un tissu urbain environnant relativement dense, et constitue à ce titre une poche encore « verte », véritable espace de respiration de cette portion du territoire. Ces espaces de respiration constituent un véritable atout pour le secteur en termes de paysage et de cadre de vie, sans parler des bénéfices environnementaux qu'ils engendrent. Le parti pris d'aménagement prendra en compte cet état de fait. Le traitement paysager des espaces publics intégrera autant que possible des plantations et espaces verts afin de créer une trame verte interne, certaines voies internes étant bordées de mails plantés et les espaces imperméabilisés devant être réduits au maximum notamment pour les espaces de stationnement.

La création d'un jardin public et/ou d'une ferme en permaculture pédagogique au Sud-Est du site serait un atout paysager considérable, permettant des perspectives sur la vallée de l'Yonne et valorisant l'entrée du secteur.

Schéma de principe de l'OAP du 28^{ème} Groupe Géographique

4. LA MADELEINE

Principes d'aménagement

Trame viaire et liaisons douces

Le secteur présente un maillage viaire plutôt dense, mais qui laisse apparaître un manque de hiérarchisation dans l'organisation.

L'objectif de l'aménagement du secteur concernant le maillage viaire concerne donc principalement l'amélioration du fonctionnement de la trame viaire en hiérarchisant les différentes voies selon leurs usages :

- L'avenue de Mayen traversant la zone d'Est en Ouest, est l'axe majeur du secteur et doit être requalifié en ce sens ;
- La rue du Commerce et le Boulevard Godalming, traversant le quartier du Nord au Sud, sont les axes secondaires et correspondront donc aux lieux de vie principaux du secteur ;
- Les autres voies correspondent principalement à des axes de desserte aux grands ensembles et aux zones pavillonnaires.

Quelques voies douces sont présentes dans le quartier et seront à conforter : l'allée Pierre de Coubertin permet de rejoindre l'avenue de Mayen à l'avenue Jean Hémerly par un mail piétonnier. Plusieurs chemins piétons sont reliés à cette allée qui sera prolongée afin de relier l'allée du Mail et créer ainsi une promenade allant du quartier de la Madeleine à la place du marché.

Les actions dans ce domaine consisteront à développer ce réseau de liaisons douces en s'appuyant sur l'existant et en agissant particulièrement sur les voies cyclistes : le boulevard Godalming accueille déjà un mail qui devra être aménagé pour permettre les déplacements cyclistes, la rue du Commerce devra également permettre les déplacements doux en tant qu'axe de liaison principal entre le centre commercial et l'Yonne.

Traitement des espaces publics et des limites séparatives

Les espaces publics du secteur sont caractéristiques des constructions de type « grands ensembles » : ils se résument la plupart du temps à des parkings bruts et à des espaces d'accompagnement de faible qualité. Un des principaux enjeux de la rénovation du quartier consistera donc à requalifier les espaces publics du secteur notamment dans leur valeur paysagère. Cette action sera importante notamment dans la partie Sud du secteur correspondant à la bande des équipements : la mise en liaison de ces équipements est nécessaire pour faciliter les déplacements doux et passera notamment par une cohérence au niveau des espaces publics.

Le traitement des limites séparatives sera également un enjeu majeur de la rénovation du quartier : les liens entre quartiers pavillonnaires et grands ensembles sont peu évidents et le passage d'une entité à l'autre est parfois brutale. La réorganisation des espaces publics veillera à assurer un meilleur traitement des limites séparatives pour une meilleure lisibilité dans le fonctionnement du secteur.

Densification et diversification des fonctions urbaines

Le quartier, bien que caractéristique avec ses grands immeubles pouvant atteindre 10 étages, est d'une densité moyenne avec un peu plus de 20 logements par hectare.

Les fonctions urbaines sont très diversifiées dans le quartier, avec la présence du centre commercial, de nombreux équipements structurants et de services. Ces fonctions sont néanmoins plutôt cloisonnées, les équipements étant situés au Sud et les logements au Nord. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation vise à améliorer le fonctionnement d'ensemble du quartier en facilitant les déplacements entre ces différentes entités.

Intégration architecturale

La modernisation et l'adaptation des bâtiments existants visent en particulier à améliorer les performances énergétiques. La démolition/reconstruction de certains immeubles sera l'occasion d'apporter de nouvelles solutions architecturales différentes des bâtiments actuels peu qualitatifs. Les matériaux, traitements des façades et toitures devront être pensés dans ce sens en cohérence avec le traitement des espaces publics.

Intégration paysagère, trame verte et bleue

Les quelques tours présentes sur le secteur se démarquent de la ligne d'horizon. Les nouvelles constructions devront s'attacher à rester dans des proportions raisonnables avec des hauteurs n'obstruant pas la vue sur le reste de la ville et la vallée de l'Yonne en particulier. La Madeleine est en effet située en hauteur par rapport à la vallée de l'Yonne et revêt une place importante dans le paysage urbain de la commune.

Les espaces verts présents sur le site devront également être mis en valeur et connectés entre eux par les cheminements doux créés. Ces espaces de respiration constituent un véritable atout pour le secteur en termes de paysage et de cadre de vie, sans parler des bénéfices environnementaux qu'ils engendrent. Le traitement paysager des espaces publics intégrera autant que possible des plantations et espaces verts. La gestion des eaux se fera de préférence à ciel ouvert et permettra ainsi de mettre en relation l'eau dans la ville jusqu'à l'Yonne tout en limitant le risque lié au ruissellement des eaux venant du coteau.

Schéma de principe de l'OAP du Quartier de la Madeleine

