



Plan Local d'Urbanisme de Beaune Modification simplifiée n°1

OAP soumises à études entrée de ville

Dossier d'approbation 27 juin 2024

Les modifications apportées figurent en bleu dans le présent document



Sommaire

Les OAP entrée de ville

Rappel réglementaire

p.3

Route de Challanges

p.5

Les Templiers

p.14

Rappel règlementaire

Article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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 au dernier alinéa du paragraphe III de l'article L. 141-19.

Elle 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.*

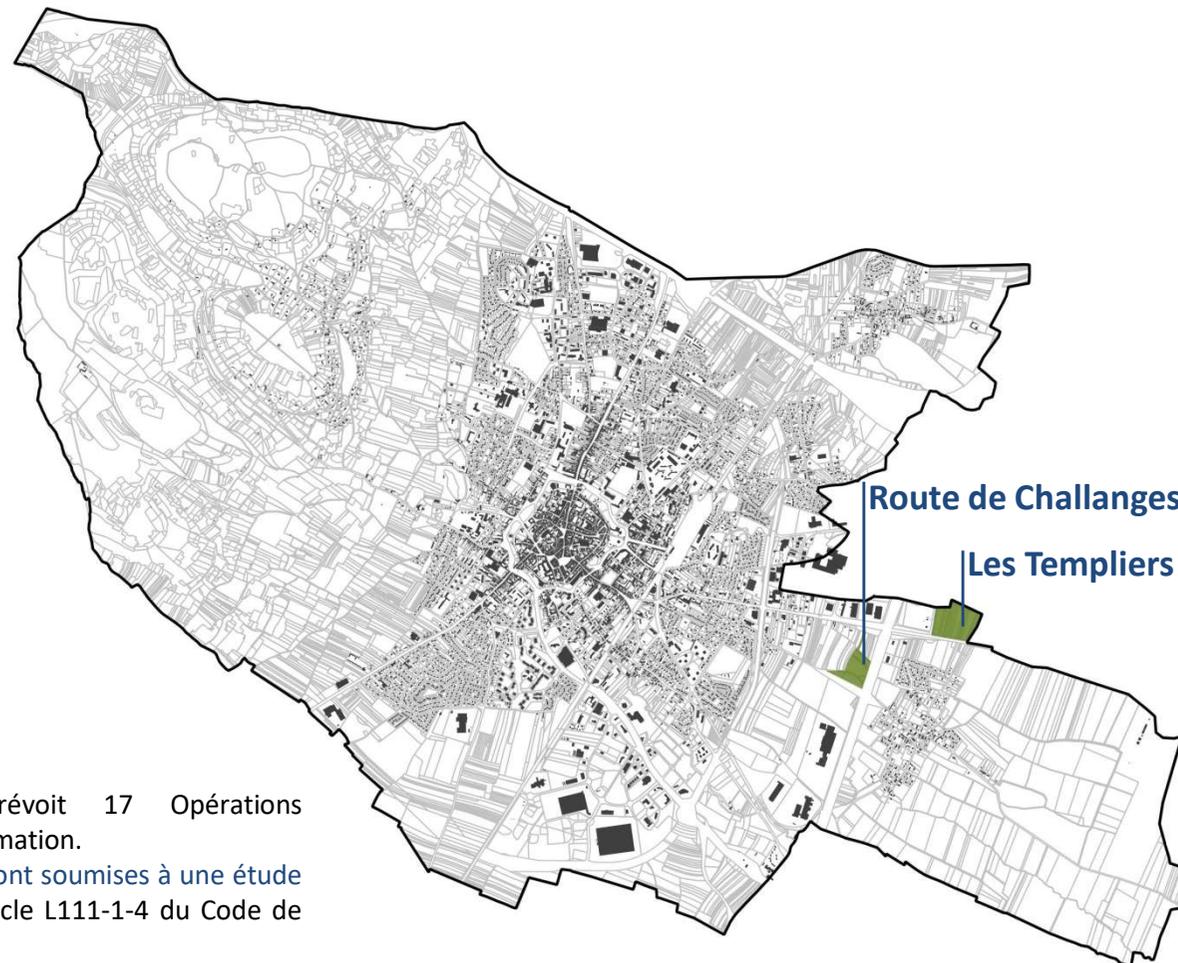
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

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

Les OAP soumises à l'étude entrée de ville



Le PLU intercommunal prévoit 17 Opérations d'Aménagement et de Programmation.

Au sein de ces 17 OAP, 2 OAP sont soumises à une étude entrée de ville au titre de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

- Route de Challanges,
- Les Templiers.

I/ Route de Challenges

1. Contexte général

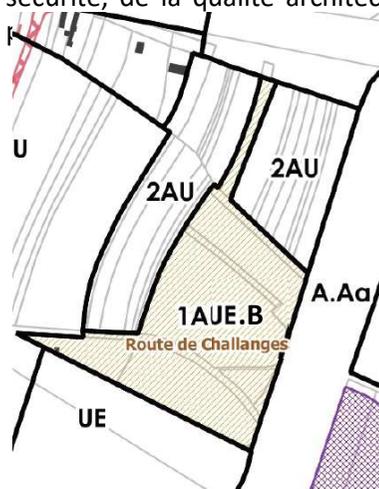
Le site de projet, d'environ 4 hectares, se situe à l'est de la commune de Beaune, en limite de l'autoroute A6, entre les RD973 et 111. Prévu en extension de l'enveloppe urbaine, ce secteur d'étude à vocation à renforcer la polarité économique existante.

L'aménagement du site étudié s'inscrit donc dans une volonté plus large de finaliser cette zone économique en travaillant sa façade sur l'autoroute A6 afin de travailler le maintien et la qualité du tissu économique et de donner une façade urbaine visible à la zone d'activités.

Le choix d'un développement de l'urbanisation sur ce site a donc été fait aux regards de plusieurs enjeux :

- Répondre aux objectifs du SCoT de « renforcer le pôle beaunois en tant que pôle économique majeur du territoire » ;
- Permettre l'accueil de nouvelles activités économiques sur le territoire communal tout en renforçant la zone d'activités existante ;
- Travailler qualitativement la façade urbaine de la zone économique le long de l'autoroute A6.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité au titre de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme. Afin de mener à bien le projet et de le justifier, l'étude démontrera que les règles d'implantation du secteur **1AUE.B** sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des



Extrait du plan de zonage



Le site de projet identifié

2. Analyse du site

A- Contexte urbain et architectural

Situé à l'est de la commune, sur des parcelles agricoles et sur le site communal de dépôt de compost, le secteur d'étude s'inscrit dans un environnement à proximité composé principalement :

- D'une zone d'activité existante au nord et à l'ouest du site accueillant des activités tertiaires, industrielles mais aussi quelques grandes surfaces commerciales (Gifi, Gamm Vert, etc.). Ce secteur se caractérise au global par un manque de cohérence dans l'implantation des bâtiments et le type d'architecture. Toutefois, on remarque une volonté de créer une façade urbaine le long de l'autoroute avec un bâti au plus proche de la voie et des espaces de stockage ou de stationnement rejeté en cœur de zone ;
- Du prolongement des activités en partie Est, de l'autre côté de l'autoroute avec la création de la zone artisanale du Champ des Cannes notamment. En second rideau, on note la présence d'habitat individuel sous forme de lotissement et présentant une architecture plutôt homogène ;
- De quelques maisons individuelles isolées et d'un bâtiment de services, en limite nord-ouest du périmètre d'étude, le long de la RD973. Il s'agit, entre autre, pour les maisons individuelles, d'anciens bâtiments agricoles reconvertis en logements ;
- D'espaces agricoles cultivés à l'ouest et au sud du site, de l'autre côté de la RD111.

L'entrée Est de Beaune, de part et d'autre de l'autoroute, se caractérise donc par une dualité entre espace urbanisé – principalement de l'activité économique – et plaine agricole.



Prise de vue depuis la route de Seurre au nord du site, vue sur les espaces agricoles occupant aujourd'hui le périmètre d'étude

Commune de Beaune - Plan Local d'Urbanisme - Etudes entrée de ville



Depuis la route de Seurre vue sur la zone d'activités existante au nord du site



Depuis la route de Seurre, vue sur les habitations individuelles existantes en frange nord-ouest du site (ancien bâtiment agricole réhabilité en logements)



2. Analyse du site

B- Contexte environnemental et paysager

Trame verte et bleue:

Situé sur des parcelles agricoles et le site communal de dépôt de compost, le secteur d'étude présente au sud des éléments arborés ainsi que quelques haies arbustives. Ces éléments ont un intérêt écologique particulier en tant qu'espaces relais de la trame verte et bleue, leur conservation présente un intérêt en ce sens.

Paysage et patrimoine :

Le site d'étude occupe une position stratégique pour la perception de Beaune. Une position en entrée de ville depuis plusieurs axes structurants et notamment :

- En bordure de l'autoroute A6 : il marque ainsi en partie l'image de la ville depuis un axe structurant à l'échelle européenne ;
- La route de Seurre, d'importance régionale, avec le passage en hauteur sur le pont qui offre un point de vue dominant au Nord sur l'ensemble de site de projet ;
- La route de Challanges, d'intérêt plus local, dispose également d'un pont en hauteur qui entraîne une vue plongeante sur le site. La rue longe ensuite le site de projet au Sud.

Ainsi la perception des franges revêt une importance particulière pour conforter l'image positive de Beaune mais également une préoccupation des perceptions depuis les points hauts que constituent les ponts. Depuis l'autoroute la côte viticole est également perceptible, il convient de ménager des points de vue depuis celle-ci, notamment dans un intérêt de valorisation touristique le long de cet axe d'envergure européen.

Risques et nuisances :

Le secteur d'OAP est soumis à un aléa faible de retrait et gonflement des argiles. Par ailleurs, la coopérative agricole et viticole de Bourgogne Sud est identifiée en tant que site Seveso de seuil bas. Elle est localisée au Nord du site et peut générer des nuisances et pollutions. Enfin, le site d'étude est situé dans les périmètres de classement sonore de la RD973 et de l'autoroute A6.



Éléments arborés et parcelles agricoles du site d'étude



Le site perçu dans sa globalité depuis le point haut du pont de la Route de Seurre, En arrière-plan la Côte Viticole



- ICPE
- Sites BASIAS
- ▨ Périmètre classement sonore des voies routières et ferroviaires
- SUP relatives aux transmissions radioélectriques
- SUP lignes électriques haute tension

Périmètre d'étude et secteurs de nuisances

2. Analyse du site

C- Accès et desserte de la zone

Les parcelles concernées par la présente étude sont accessibles depuis la route de Challanges (RD111) et la route de Seurre (RD973) par des chemins agricoles desservant les terres aujourd'hui cultivées et le site de dépôt de compost. Ces deux voies permettent, à l'ouest, de rejoindre rapidement le contournement de Beaune (Avenue Pierre Laurioz) et le centre historique de la commune. A l'Est, elles permettent de rejoindre le hameau de Challanges et l'aérodrome de Beaune.

Deux accès sont existants (l'un au nord de la RD973, et l'autre au sud depuis la RD111) et desservent aujourd'hui les activités présentes sur le site. Il est proposé de maintenir ces deux accès afin de desservir le futur site de projet en autorisant seulement l'entrée sur le site depuis l'accès nord (pour les personnes allant d'ouest en est) afin d'éviter de couper la circulation de la RD973 qui peut être assez importante. Un accès en entrée / sortie pourra être envisagé au sud, sous réserve d'une sécurisation du carrefour.

D- Nuisances et sécurité

La sécurité est garantie par la mise en place d'une entrée unique au nord depuis la RD973 et dans le sens ouest / est uniquement. Par ailleurs, le carrefour au sud avec la RD111 devra, si nécessaire, être retravaillé afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers. Les deux voies étant des routes départementales, elles pourront supporter l'augmentation du trafic générées par la constructions de nouvelles entreprises sur le secteur d'étude.

Les nuisances sonores liées à l'autoroute A6 en limite est du site, mais aussi celles générées par la RD973, devront être prises en compte dans l'aménagement de la zone et notamment dans la conception et l'implantation des futures constructions afin d'en limiter les effets. Une bande de recul paysager sera ainsi mise en place pour limiter les nuisances.



Situation du site dans la trame viaire de Beaune



En haut : accès au site depuis la RD 111 – Route de Challanges
En bas : accès au site de la RD973 – Route de Seurre

3. Proposition d'aménagement

L'aménagement du site étudié s'inscrit dans une volonté de renforcement de la zone d'activités économiques existante au nord et à l'ouest, mais aussi dans le renforcement du linéaire économique existant de part et d'autre de l'autoroute. Il bénéficie d'une localisation privilégiée puisqu'il se situe entre les RD 973 et 111, deux pénétrantes de la commune. Le projet a pour but de consolider et de finaliser cette zone d'activités « vitrine » et se doit d'observer une cohérence globale avec l'existant mais également de proposer un aménagement qualitatif afin de qualifier cette entrée de ville depuis ces axes structurants. Pour ce faire, l'urbanisation du secteur de projet devra respecter un certain nombre de grands principes :

- Créer un recul paysager par rapport à la RD111 et la RD6 axes routiers principaux afin de qualifier les entrées de ville et les espaces « vitrines » et préserver les futurs usagers des nuisances liées au trafic ;
- Préserver des coupures vertes au sein du secteur pour permettre le développement de vues et de respirations ;
- Travailler sur l'implantation des bâtiments afin de qualifier l'entrée de ville et l'image de la commune depuis l'autoroute.

Aménager un espace d'activités qualitatif servant de vitrine à l'entrée Est du centre-ville

Les aménagements réalisés devront répondre à une exigence de qualité et de cohérence à l'échelle du futur parc d'activités. Les bâtiments seront implantés en recul par rapport à la voie afin de préserver les aménagements des nuisances engendrées par les voies de circulation. De plus un front bâti pourra être constitué long de l'A6. Ce front bâti devra respecter un principe de coupure afin de préserver des espaces de respiration et des percées visuelles vers les espaces agricoles au sud et à l'ouest. La qualité architecturale sera garantie par l'utilisation de matériaux qualitatifs afin de s'intégrer à l'environnement urbain et paysager. Les espaces de stockage seront interdits le long des voies.

Permettre un accès sécurisé et une desserte interne organisée

Le site se situant à proximité de deux axes routiers très fréquentés, la desserte du site doit être pensée de manière la plus sécurisée possible.

Deux points d'accès au site sont repris depuis les voies existantes au nord et au sud. En parallèle de la desserte voiture, les déplacements piétons seront favorisés sur le site en aménageant des cheminements doux végétalisés et plantés d'essences locales.

Les espaces de stationnement devront également être végétalisés et utiliser des matériaux perméables pour limiter l'imperméabilisation du sol. Des possibilités de mutualisation des espaces de stationnement pourront être envisagées afin de limiter l'artificialisation des sols et de développer des usages partagés de la voiture individuelle comme le covoiturage.

Favoriser l'insertion paysagère du site

L'intégration paysagère du site relève d'un double enjeu : la valorisation d'un site situé en entrée de ville, constituant donc une vitrine de la commune, et la gestion des interfaces avec les espaces agricoles encore présents au sud.

Une marge de recul de minimum 60 mètres sera imposée entre l'axe de l'autoroute A6 et les constructions. Une frange paysagère aménagée le long de l'autoroute A6 permettra de requalifier cette entrée de ville mais également de préserver les usagers des nuisances générées par le trafic routier.

La végétation existante sur le site sera préservée dans la mesure du possible. De plus, ces éléments paysagers arbres/haies seront intégrés, si possible, aux franges paysagères dans le but de conserver leur rôle d'espace relais pour la TVB. Des coupures permettront enfin de maintenir des espaces de respiration entre le bâti et pourront également être le support de déplacements doux.

4. Justifications au regard de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme

L'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Le site concerné par la présente étude se situe à proximité de l'autoroute A6. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, de déroger à cette règle.

Justification au regard des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles, conséquences de la proximité immédiate avec la RD973 et l'A6, seront gérées par un travail sur la conception des futures constructions (implantation, traitement acoustique, etc.). Les marges de recul imposées aux constructions par rapport à ces voies participeront à la limitation des nuisances. Ainsi, il s'agit de privilégier une implantation des aménagements le long de la voirie interne.

Justification au regard de la sécurité

L'aménagement proposé permet de sécuriser les déplacements puisqu'aucune sortie directe sur les voies de grande circulation identifiées n'est envisagée. Les deux accès proposés se connectent à des voies secondaires aujourd'hui existantes, ne présentant pas de problème en matière de sécurité. Si besoin, le carrefour entre cette voie existante et la RD111 pourra être aménagé. Des trottoirs et des cheminements doux, déjà existant en bordure de RD111, seront créés afin de sécuriser les trajets piétons.

Justification au regard de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme

Les règles fixées au sein du PLU permettront d'encadrer l'aspect extérieur des constructions (façades, revêtements, toitures, couvertures, percements, clôtures et enseignes) afin qu'elles s'intègrent à l'environnement existant.

Justification au regard de la qualité des paysages

L'ouverture à la construction de ce secteur s'inscrit dans la volonté de renforcer la zone d'activités existante et permettra de donner une fonction précise à cette entrée de ville. Le traitement paysager proposé permettra de qualifier cette entrée de ville tout en préservant les futures constructions des nuisances en provenance du trafic routier. Des éléments paysagers seront implantés sur l'ensemble du site :

- Une frange paysagère au sud permettant de gérer l'interface entre le futur projet et la voie au sud donnant sur les terrains agricoles ;
- Deux marges de recul paysager le long des infrastructures routières bruyantes ;
- Des coupures vertes offrant des espaces de respiration entre le bâti.

5. Traduction règlementaire

Activités autorisées et principe d'implantation des constructions :

Objectifs : favoriser le développement d'un tissu exclusivement à vocation économique. Pour ce faire, le règlement émet un certain nombre de dispositions :

- Sont interdites toutes les destinations et sous destinations suivantes :
 - Les exploitations agricoles ;
 - Les exploitations forestières ;
 - Les hébergements hôteliers et touristiques.

- Sont autorisées sous conditions : Les logements nécessaires aux personnes dont la présence est indispensable pour assurer le bon fonctionnement des installations ;

Aspect des constructions :

Objectifs : assurer le développement d'un secteur qualitatif, tant d'un point de vue de l'organisation et du positionnement des constructions les unes par rapport aux autres, que d'un point de vue paysager et environnemental, ainsi que structurer l'axe d'entrée de ville.

Traduction règlementaire :

- Le coefficient d'emprise au sol sera inférieur ou égal à 60% ;
- La hauteur maximale autorisée des constructions sera de 14 mètres ;
- La hauteur maximale des constructions peut être majorée ponctuellement, afin de faciliter la réalisation de certains projets qui peuvent être amenés à recevoir des équipements spécifiques sous forme d'un édicule pour permettre l'installation d'éléments de process industriel en particulier machines-outils, chaîne logistique, etc. qui peuvent dépasser de la hauteur générale du bâtiment. Dans ce cas, la hauteur des constructions peut faire l'objet d'une surélévation partielle, jusqu'à 17 mètres à partir du sol naturel avant travaux, sur une surface de plancher n'excédant pas 1% de celle de l'immeuble bâti.

- Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions, l'aspect extérieur des bâtiments et les ouvrages à édifier ou à modifier, ne devront pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ;
- A moins qu'elles ne répondent à des nécessités résultant de la nature ou du caractère des constructions édifiées sur le terrain, les clôtures devront s'harmoniser avec les bâtiments existants.

Traitement interne de la zone et aménagement paysagé :

Objectifs : paysager et valoriser les espaces libres, traiter les aires de stationnement, les interfaces entre les espaces bâtis.

Traduction règlementaire :

- Les espaces libres de toute construction, de toute aire de circulation et de stationnement et de toute utilisation autorisée seront traités en espaces verts et faciliteront l'insertion de la construction dans l'environnement ;
- Ces espaces verts auront une superficie au moins égale à 10 % de la surface totale du terrain, non compris les haies. Pour ces nouvelles plantations, les végétaux seront choisis parmi les essences locales où s'intégrant bien dans la végétation locale ;
- Les aires de stationnement réalisées en surface doivent être paysagées et ombragées de manière homogène ;
- Les techniques alternatives et intégrées de gestion des eaux pluviales doivent être privilégiées pour la collecte et la gestion de ces eaux : noues d'infiltration, chaussées drainantes, bassins d'infiltration, toitures végétalisées...
- Les emplacements collectifs pour le tri et les ordures ménagères devront être prévus dès la conception du projet et dimensionnés en fonction des déchets générés par les activités présentes sur le site.

II/ Les Templiers

1. Contexte général

Le site de projet d'environ 7,1 hectares se situe en limite communale nord-est, le long de la RD973, en second rideau par rapport à la zone d'activités existante le long de l'autoroute A6. Prévu en extension de l'enveloppe urbaine, ce secteur d'étude à vocation à renforcer la polarité économique existante, notamment la zone d'activités existante sur la commune de Vignoles.

L'aménagement du site étudié s'inscrit donc dans une volonté plus large de compléter la zone économique existante par l'aménagement d'un secteur dédié à l'artisanat et au commerce (dans une limite de 1 000 m² cumulé sur l'ensemble de la zone) en travaillant la façade du parc d'activités située sur la Route de Seurre, axe très fréquenté en entrée de ville. Le but recherché est donc de travailler le maintien et la qualité du tissu économique et de donner une façade urbaine visible et qualitative à la zone d'activités.

Le choix d'un développement de l'urbanisation sur ce site à été fait aux regards de plusieurs enjeux :

- Répondre aux objectifs du SCoT de « renforcer le pôle beaunois en tant que pôle économique majeur du territoire » ;
- Permettre l'accueil de nouvelles activités économiques sur le territoire communal tout en renforçant la zone d'activités existante ;
- Travailler qualitativement la façade urbaine de la zone économique e long de la route de Seurre / RD973 ;
- Répondre aux enjeux de sécurisation des usagers et de réduction de la vitesse en entrée de ville par la création d'aménagements routiers adéquats.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité au titre de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme. Afin de mener à bien le projet et de le justifier, l'étude démontrera que les règles d'implantation du secteur 1AUE sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.



Le site de projet identifié



Extrait du plan de zonage

2. Analyse du site

A- Contexte urbain et architectural

Situé à l'est de la commune - en limite de Vignoles – sur des parcelles agricoles en ZAD (arrêté préfectoral n°139 portant création d'une zone d'aménagement différé à Beaune), le secteur d'étude s'inscrit dans un environnement composé principalement :

- D'une zone d'activité existante à l'ouest du site qui prend forme en vitrine le long de l'autoroute A6. Elle accueille principalement des activités tertiaires ou industrielles (entrepôts de stockage notamment). La partie sud, de l'autre côté de la RD973, est plutôt dédiée aux activités artisanales. De manière générale, le secteur manque de cohérence dans l'implantation des bâtiments et le type d'architecture produit ;
- D'espaces agricoles cultivés au nord et à l'est du site. Mais également au sud du secteur, de l'autre côté de la RD973, en tant qu'espace tampon entre le lotissement décrit ci-dessous et la départementale desservant le cœur de Beaune.
- D'une surface en eau et d'une zone comprenant un élément du paysage en coupure de la RD973 et de la zone d'habitat au second plan.
- D'habitat individuel sous forme de lotissement en second rideau par rapport à l'autoroute A6, au sud de la RD973. Ce secteur pavillonnaire se caractérise par une architecture assez homogène avec des maisons individuelles en R+1 ;

L'entrée Est de Beaune, de part et d'autre de l'autoroute et le long de la Route de Seurre / RD973 se caractérise donc par une dualité entre espace urbanisé – à dominante activité économique – et plaine agricole. Le projet devra prendre en compte cette dualité afin de préserver les qualités intrinsèques au site tout en travaillant le côté « vitrine » en entrée de ville.



Vue sur la zone d'activités économiques existante à l'Ouest du site depuis la RD20H

Commune de Beaune - Plan Local d'Urbanisme - Etudes entrée de ville



Vue sur le secteur d'étude depuis la Route de Seurre / RD973



Vue sur la zone d'activités économiques existante à l'Ouest du site depuis la RD20H



2. Analyse du site

B- Contexte environnemental et paysager

Trame verte et bleue:

Situé sur des parcelles agricoles cultivées, le site présente un bosquet arbustif en bordure de la RD973 qui est relié à un boisement et un point d'eau situés de l'autre côté de la voirie. Ces éléments présentent un intérêt écologique particulier en tant qu'espaces relais de la trame verte et bleue.

Paysage et patrimoine :

Le secteur d'étude est situé au niveau de l'entrée de ville Est de Beaune, le long de la Route de Seurre qui constitue l'axe majeur de ce secteur. Le diagnostic du PLU identifie cette entrée de ville comme peu qualitative. Ce projet viendra créer une nouvelle frange urbaine en lisière avec un espace agricole, dont le relief plat qui caractérise le site renforce la perception frontale de l'aménagement. Le traitement qualitatif et paysager de cette nouvelle frange permettra de requalifier et valoriser le paysage d'entrée de ville.

Le site bénéficie d'une vue rasante sur la plaine agricole, si ce motif paysager n'est pas des plus remarquables elle offre une vue sur un paysage rural agréable.

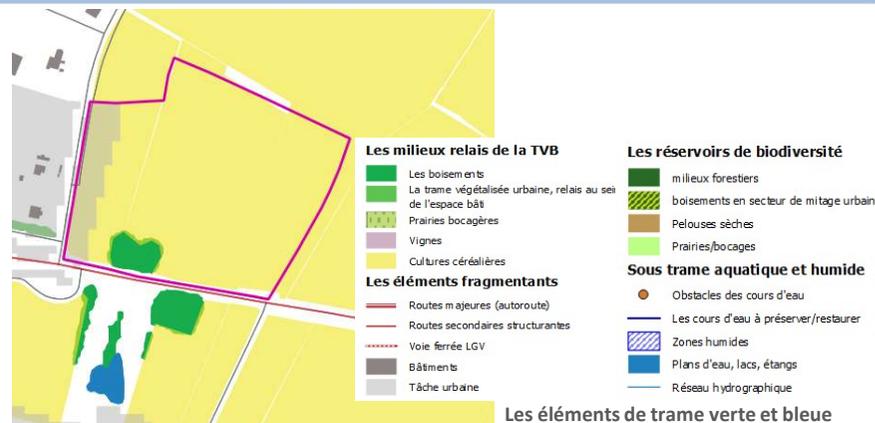
Risques et nuisances :

Le site de projet est soumis à un aléa faible de retrait et gonflement des argiles. Il est également situé dans le périmètre de classement sonore de l'autoroute A6.



- Périmètre classement sonore des voies routières et ferroviaires
- SUP relatives aux transmissions radioélectriques
- SUP lignes électriques haute tension

Périmètre du site et nuisances



Le site de projet depuis la limite ouest et la vue sur le grand paysage



Le site de projet depuis la route de Seurre, aujourd'hui une frange espace agricole zone d'activité brutale et peu qualifiée

2. Analyse du site

C- Accès et desserte de la zone

Les parcelles concernées par la présente étude sont accessibles depuis la route de Seurre (RD973) et depuis la RD20H qui longe le site à l'ouest. La route de Seurre permet de rejoindre rapidement le contournement de Beaune (Avenue Pierre Laurioz) et le centre historique de la commune. La voie secondaire RD20H permet, quant à elle, de rejoindre a nord la commune de Vignoles.

Aujourd'hui, aucun accès ne permet d'entrer sur le site, hormis un accès agricole au niveau de la RD973.

On note également la présence d'un cheminement modes doux aménagés le long de la RD20H. Celui-ci devra être maintenu et conforté dans le secteur de projet afin de permettre les déplacements piétons et cycles depuis, vers et au sein du site.

D- Nuisances et sécurité

La sécurité des usagers sera donc garantie par la création d'un rond-point au niveau de l'accès principal sur la route de Seurre au carrefour rue des Maranches desservant également le hameau de Challanges. L'accès secondaire se fera par la RD20H dont le gabarit est adapté à recevoir un flux supplémentaire d'usagers.

Les nuisances sonores liées à la RD973 et, dans une moindre mesure à l'autoroute A6, devront être prises en compte dans l'aménagement de la zone et notamment dans la conception et l'implantation des futures constructions afin d'en limiter les effets. Une bande de recul paysager sera ainsi mise en place pour limiter les nuisances et travailler l'intégration urbaine et paysagère du projet.



Situation du site dans la trame viaire de Beaune



RD20H – Voie avec cheminement doux existant et devant accueillir l'accès secondaire au site



RD973 au sud-ouest du site sur laquelle sera créée le rond-point permettant d'accéder au site

3. Proposition d'aménagement

L'aménagement du site étudié s'inscrit dans une volonté de renforcement de la zone d'activités existante à l'ouest, mais aussi dans le renforcement du linéaire économique en entrée de ville le long de la route de Seurre. Il bénéficie d'une localisation privilégiée puisqu'il se situe en entrée de ville et à proximité directe de l'A6. Le projet a donc pour but, d'une part de venir renforcer le parc d'activités existant, et d'autre part de créer une vitrine urbaine depuis la RD permettant de qualifier une des entrées principales de la commune. Pour ce faire l'urbanisation du secteur devra respecter un certain nombre de grands principes :

- Créer un recul paysager qualitatif par rapport à la RD973 et aux futures voies de communication situées à l'Est afin de préserver une entrée de ville qualitative et construite de manière cohérente ;
- Préserver des coupures vertes au sein du secteur pour permettre le développement de vues et de respiration vers les espaces agricoles et naturels ;
- Travailler sur l'implantation des bâtiments afin de qualifier l'entrée de ville et l'image de la commune depuis cet axe structurant.

Aménager un parc d'activités requalifiant une entrée de ville aujourd'hui marquée par la présence d'activités

Les aménagements réalisés permettront de développer des activités économiques autour l'artisanat principalement. Les constructions seront organisées afin de permettre la réalisation de fronts bâtis en recul par rapport aux voies et notamment par rapport à la RD973 et au futur rond-point. La création de ces fronts bâtis poursuit deux ambitions : proposer un aménagement paysager le long d'axes très circulés tout en valorisant le bâti implanté et préserver le projet des nuisances engendrées par les voies de circulation. Malgré ce principe de front bâti, des coupures vertes devront être préservées afin de maintenir des espaces de respiration et de requalifier les vues sur cette entrée de ville marquée par les activités existantes. L'ensemble des aménagements réalisés devra répondre à un objectif de qualité et de cohérence à l'échelle du secteur. Les nouvelles constructions devront respecter une hauteur maximale de 12 mètres. Elles utiliseront des matériaux qualitatifs afin de valoriser l'entrée de ville. Dans cette même ambition, les espaces de stockage seront interdits le long de la RD973 et voies internes primaires.

Permettre un accès sécurisé au futur projet

Le site bénéficiera d'un ou deux accès depuis la RD973. Les déplacements piétons seront favorisés par la création d'un cheminement doux végétalisé et planté d'essences locales, parallèlement aux voies automobiles. Un cheminement doux sera également maintenu le long de la RD20H afin de connecter le site de projet au parc d'activités existant.

Des espaces de stationnement seront créés afin de répondre aux besoins générés par l'installation de nouvelles activités. Une réflexion sur la mutualisation de ces espaces pourra être menée afin de limiter l'imperméabilisation et de favoriser les pratiques de covoiturage. Les espaces de stationnement devront être végétalisés et utiliser des matériaux perméables. Il s'agit de permettre des déplacements fluides et facilités à l'échelle d'un secteur connecté à son environnement.

Mener une réflexion sur l'insertion de ce secteur présentant un enjeu paysager majeur en entrée de ville

Le secteur d'étude se caractérise par un environnement peu mis en valeur: secteur sans relief, présence d'activités marquantes (industries), fort trafic, etc. L'ambition est alors de proposer un projet fortement paysager afin de mettre en valeur cette entrée de ville. Ainsi, une frange paysagère aménagée le long de la RD973 permettra de requalifier cette entrée de ville mais également de préserver les usagers de la zone d'activités des nuisances générées par le trafic routier. Les arbres existants seront intégrés à cette frange dans le but de conserver son rôle d'espace relais pour la TVB. En parallèle, un espace vert paysager sera organisé le long de la voie à créer en continuité du futur rond-point à l'interface avec les espaces construits. Ces espaces permettront également de masquer les espaces de stationnement et les lieux moins qualitatifs depuis l'autoroute. Des coupures vertes seront recrées entres les bâtiments afin d'aménager de manière harmonieuse le site. En effet, ces coupures permettront de maintenir des espaces de respiration.

4. Justifications au regard de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme

L'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Le site concerné par la présente étude se situe à proximité immédiate de la RD973. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, de déroger à cette règle.

Justification au regard des nuisances

Les nuisances engendrées par la proximité avec la RD973 implique la nécessité d'adapter les futures constructions. Un travail sera mené sur la conception des bâtiments : implantation, traitement acoustique, etc. Une marge de recul par rapport à la RD973 et la voie à créer dans la continuité du rond-point. L'implantation du bâti sera privilégiée le long de la voirie interne. En outre, le projet est exclusivement dédié à des locaux d'activités.

Justification au regard de la sécurité

La sécurisation de l'accès au site passera par la création d'un ou deux carrefours sécurisés depuis la RD973 donnant accès au secteur. Cet aménagement permet d'éviter un accès direct sur cet axe très fréquenté. En effet, les deux accès principaux permettront d'accéder de manière indirecte à la RD973.

Des trottoirs et des cheminements piétons seront créés afin de sécuriser les trajets piétons à l'intérieur du site mais également dans le prolongement de la RD20H (sécurisation des connexions avec la voie existante).

Justification au regard de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme

L'impact visuel du projet sur son environnement nécessite d'imposer des règles aux constructions afin de permettre une intégration optimale. L'aspect extérieur des constructions (façades, revêtements, toitures, couvertures, percements, clôtures et enseignes) réponde aux règles fixées par le PLU, ce qui garantira la qualité du projet.

Justification au regard de la qualité des paysages

Le site d'étude s'insère dans un environnement déjà fortement marqué par la présence d'activités économiques en entrée de ville. L'aménagement de ce secteur est l'occasion de proposer un projet fortement paysager : espaces paysagers, liaisons plantées, clôtures paysagères, coupures vertes, etc. Les zones tampons aménagées le long de la RD973 et le long de la future voie créée en continuité du rond-point. Ces espaces fortement paysagers constituent de véritables espaces de transition permettant de requalifier l'entrée de ville.

Les cheminements doux et les espaces de stationnement seront également paysagers et utiliseront des matériaux perméables préservant ainsi la bonne infiltration des eaux pluviales. Des coupures vertes seront aménagées afin de traiter les limites entre les lots et de permettre des percées visuelles vers et depuis le parc d'activités.

5. Traduction règlementaire

Activités autorisées et principe d'implantation des constructions :

Objectifs de la zone : favoriser le développement d'un tissu exclusivement à vocation économique, notamment en lien avec la zone d'activité de Vignoles. Pour ce faire, le règlement émet un certain nombre de dispositions :

- Sont interdites toutes les destinations et sous destinations suivantes :
 - Les exploitations agricoles ;
 - Les exploitations forestières ;
 - Les hébergements hôteliers et touristiques.
- Sont autorisées sous conditions : Les logements nécessaires aux personnes dont la présence est indispensable pour assurer le bon fonctionnement des installations.

Aspect des constructions :

Objectifs : assurer le développement d'un secteur qualitatif, tant d'un point de vue de l'organisation et du positionnement des constructions les unes par rapport aux autres, que d'un point de vue paysager et environnemental, ainsi que de structurer l'axe d'entrée de ville.

Traduction règlementaire :

- Le coefficient d'emprise au sol sera inférieur ou égal à 60% ;
- La hauteur maximale autorisée des constructions sera de 12 mètres ;
- Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions, l'aspect extérieur des bâtiments et les ouvrages à édifier ou à modifier ne devront pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales ;
- A moins qu'elles ne répondent à des nécessités résultant de la nature ou du caractère des constructions édifiées sur le terrain, les clôtures devront s'harmoniser avec les bâtiments existants.

Traitement interne de la zone et aménagement paysagé :

Objectifs : paysager et valoriser les espaces libres, traiter les aires de stationnement, les interfaces entre les espaces bâtis.

Traduction règlementaire :

- Les espaces libres de toute construction, de toute aire de circulation et de stationnement et de toute utilisation autorisée seront traités en espaces verts et faciliteront l'insertion de la construction dans l'environnement ;
- Ces espaces verts auront une superficie au moins égale à 10 % de la surface totale du terrain, non compris les haies. Pour ces nouvelles plantations, les végétaux seront choisis parmi les essences locales où s'intégrant bien dans la végétation locale ;
- Les aires de stationnement réalisées en surface doivent être paysagées et ombragées de manière homogène ;
- Les techniques alternatives et intégrées de gestion des eaux pluviales doivent être privilégiées pour la collecte et la gestion de ces eaux : noues d'infiltration, chaussées drainantes, bassins d'infiltration, toitures végétalisées...
- Les emplacements collectifs pour le tri et les ordures ménagères devront être prévus dès la conception du projet et dimensionnés en fonction des déchets générés par les activités présentes sur le site.

6. Schéma de principe



PERIMETRE ET LIMITES

— Périimètre du site

CARACTERISTIQUES DU BATI

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

■ Activités économiques (commerce et artisanat)

/// Emplacement réservé au PLU

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

□ Accès à créer

— Principe de desserte principale

... Liaison piétonne / douce à créer

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

○ Frange tampon paysagère

▨ Espace vert Paysager

○ Respiration paysagère à préserver