Commune de Magny-Cours
Département de la Nièvre

P.L.U.
Plan Local d'Urbanisme

5 – Orientations d'aménagement

ABW Warnant
Février 2007

Certifié exécutoire
reçu à la Préfecture
de la Nièvre, le 13 FEV. 2007
Affiché ou notifié
le 15 MAR. 2007
à MAGNY-COURS,
Le Maire,

	Délibération du conseil municipal en date du :
P.L.U. : Approbation : Modifications : Révisions simplifiées : Mises à jour :	8 février 2007

Le Maire,

I- ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT GENERALES DES ZONES D'HABITAT (1AUA ET 2AUA)

A. PRENDRE EN COMPTE LES ATOUTS ET CONTRAINTES DU SITE (ENSOLEILLEMENT, RELIEF, VUES, VEGETATION EXISTANTE, IMPERMEABILITE DES SOLS…)

➔ Privilégier les espaces de jardins, notamment ceux exposés au Sud ou à l'Ouest.
➔ Préserver les éléments structurants de la végétation existante : conserver autant que possible les arbres et haies existantes le long des rues et à l'intérieur des îlots, adapter au mieux les limites parcellaires à la végétation existante (arbres et haies), prévoir l'organisation de la zone en intégrant de préférence la végétation existante aux espaces publics, pour en faciliter la gestion.
➔ Limiter, drainer et capter les eaux de ruissellement de la façon la plus naturelle et prévoir des bassins de rétention ou d'orage paysagers, situés sur les points bas, proportionnels aux surfaces imperméabilisées (voies, parkings, terrasses, constructions…) pour ralentir et éventuellement traiter les eaux pluviales de ruissellement.
➔ Limiter l'imperméabilisation des sols en limitant la densité et les emprises des constructions et des voiries.

B. AMENAGER CES QUARTIERS EN CONTINUITE DES QUARTIERS EXISTANTS

➔ Prévoir les dessertes automobiles et piétonnes en continuité de celles qui existent.
➔ Construire selon une densité comparable à celle des quartiers environnants. La densité peut varier de façon dégressive au fur et à mesure que l'opération s'éloigne du centre-ville.

C. ASSURER UNE DESSERTE ADAPTEE ET DES OUVRAGES SUFFISANTS

1 - Veiller à la sécurité routière

➔ Faire attention aux débouchés des voiries nouvelles sur les voies existantes, en particulier sur les routes départementales.
➔ Prévoir une configuration des voies qui ne favorise pas la vitesse (éviter les lignes droites, créer des carrefours, réduire la largeur des voies).
➔ Prévoir si possible des circulations indépendantes selon les modes de déplacement (cheminements piétons, pistes cyclables).

2 - Organiser et aménager des circulations automobiles traversantes

➔ Dans le cas d'une urbanisation en plusieurs opérations, prévoir en espace non privatif la possibilité de se raccorder aux opérations ultérieures, pour éviter les impasses et établir à terme une continuité des voiries et un réseau de circulation cohérent.
➔ Dans un premier temps, les espaces de retournement doivent être aménagés comme des placettes et non comme de simples espaces fonctionnels (à terme, si la continuité des voiries est établie, ces espaces ne paraîtront pas incongrus et constitueront de véritables espaces publics).
➔ Hiérarchiser les voies par ordre d'importance et d'usage (largeur d'emprise, plantations d'accompagnement) :
- les venelles et passages piétons,
- les ruelles et les dessertes à l'intérieur des îlots à caractère intime, à double sens ou sens unique
- la desserte traversante entre les îlots est plus large,
- la desserte entre les quartiers.

➔ Recréer des rues à échelle humaine et une continuité du front urbain :
- Pour créer des fronts bâtis et dessiner les contours des voies, travailler les implantations des constructions (alignement sur voie, alignement en retrait, bande d'implantation…).
- Prévoir des aménagements et des arbres d'alignement en rapport avec l'importance de la voie

➔ Eviter de surdimensionner les voies et réduire ainsi la vitesse de circulation.
➔ Respecter le cahier des charges communal prévoyant la configuration des voies pour que les voies de lotissements puissent ensuite être intégrées à la voirie communale.

3 - Aménager les stationnements en dehors des voies publiques :

- ➔ Prévoir 2 places de stationnements par construction.
- ➔ Les emplacements visiteurs doivent être intégrés aux aménagements urbains et doivent être plantés.

4 - Cheminements piétons pour accéder aux rues, aux bâtiments et espaces publics principaux :

- ➔ Des cheminements piétons peuvent être prévus en complément des circulations automobiles (à l'intérieur des îlots) ou en accompagnement.
- ➔ Privilégier les traversées piétonnes ou vélos, en ralentissant les automobiles, sur les espaces publics, par des traitements appropriés des sols, des plantations, des trottoirs…
- ➔ Raccorder les nouveaux cheminements à ceux existants.

5 - Aménager des espaces publics, en dehors des voies publiques et des stationnements :

- ➔ Réserver la surface suffisante pour des espaces communs libres.
- ➔ Prévoir des plantations et aménager des espaces d'agrément, en vue d'une utilisation partagée par tous (enfants, personnes âgées, animaux, piétons, vélos, poussettes…).

6 - Prévoir et intégrer les réseaux :

- ➔ En cas d'urbanisation en plusieurs opérations, prévoir une capacité de réseaux suffisante pour assurer la desserte des opérations ultérieures et une urbanisation rationnelle.
- ➔ Prévoir l'écoulement, le ralentissement et le traitement des eaux pluviales.
- ➔ Demander l'enfouissement des réseaux.
- ➔ Intégrer les équipements techniques nécessaires en surface (poteaux, coffrets, regards…) dans les constructions, dans les traitements de sol (trottoirs, pavage, marquage,…) et dans les clôtures.

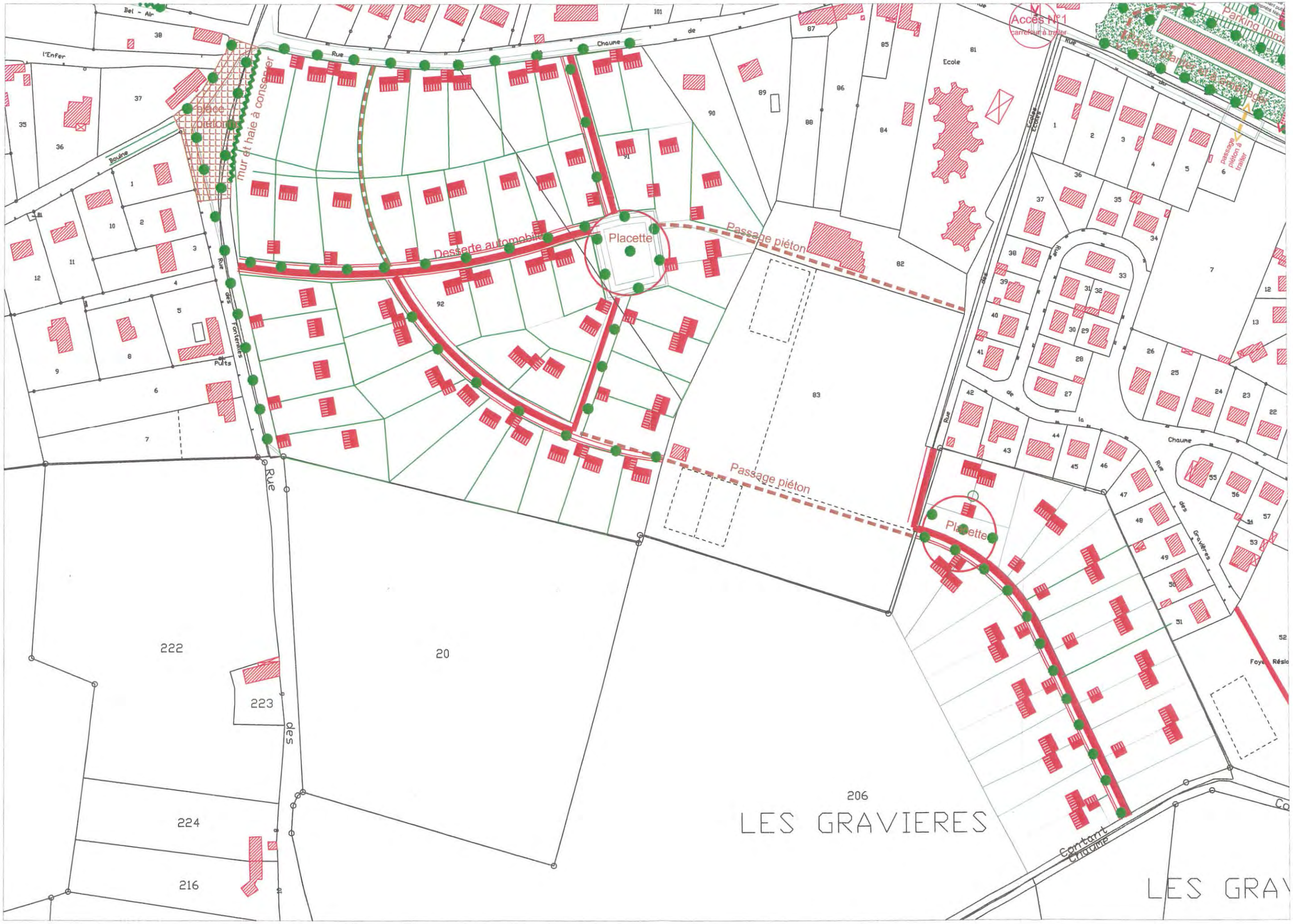
7 - Prévoir des plantations le long des voies de circulation et des cheminements

- ➔ Prévoir des arbres d'alignement le long des voies, pouvant être intercalés avec des places de stationnement.
- ➔ Les haies le long des voies existantes doivent être conservées, seuls les accès nécessaires aux constructions sont autorisés.
- ➔ En limite avec les espaces naturels, prévoir des plantations de haies, bosquets pour assurer une bonne transition.

II- LES ESQUISSES D'AMENAGEMENT DES ZONES D'AMENGEMENT A VOCATION D'HABITAT

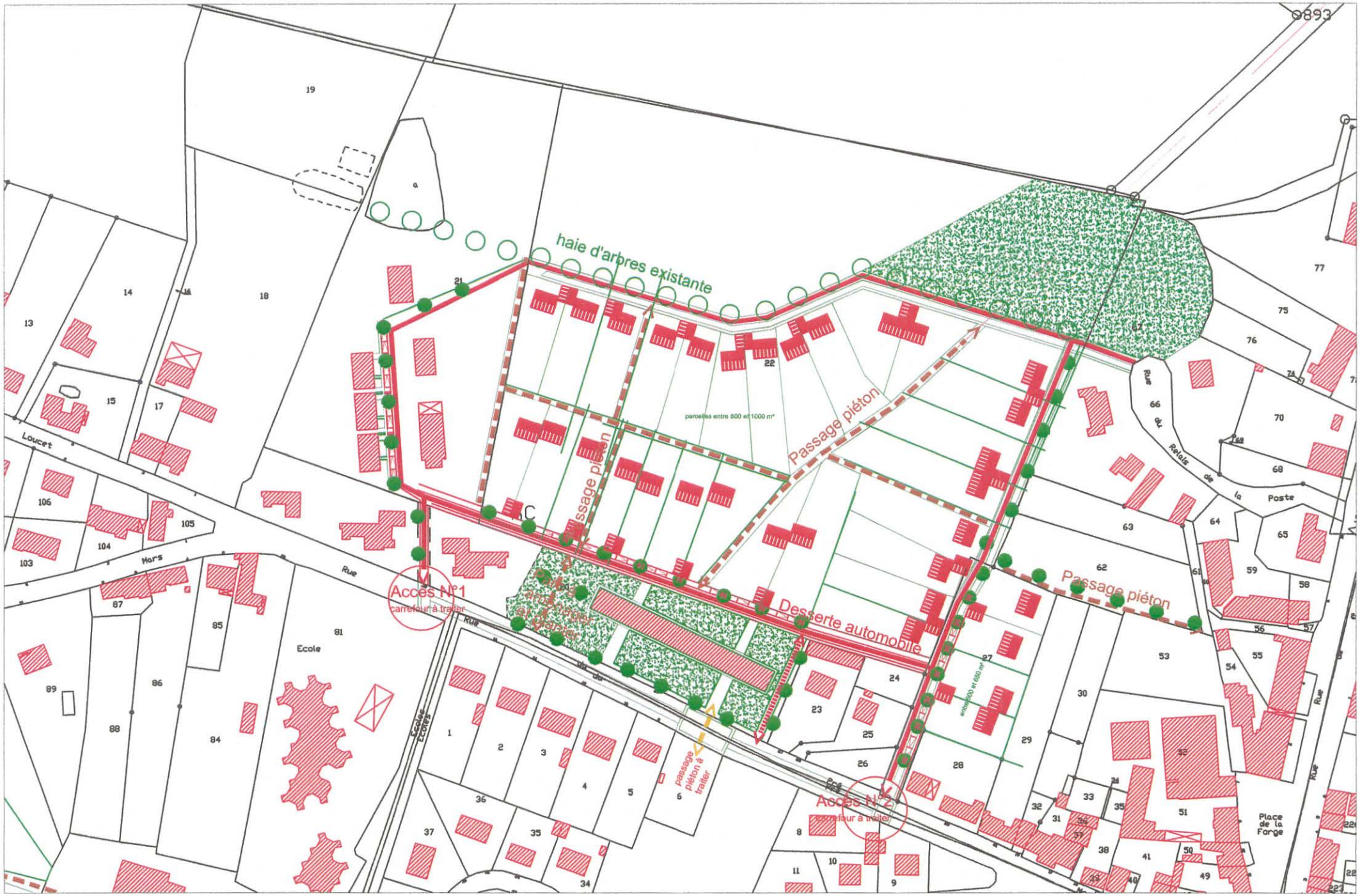
Les esquisses d'aménagement présentées ci-après sont des exemples réalisés pour montrer une ou plusieurs possibilités d'organisation des zones et estimer leur capacité d'accueil.

Commune de Magny Cours - Plan Local d'Urbanisme - Esquisse rues des Fontenilles/de la Chaume de Mars. 1 / 2 000e



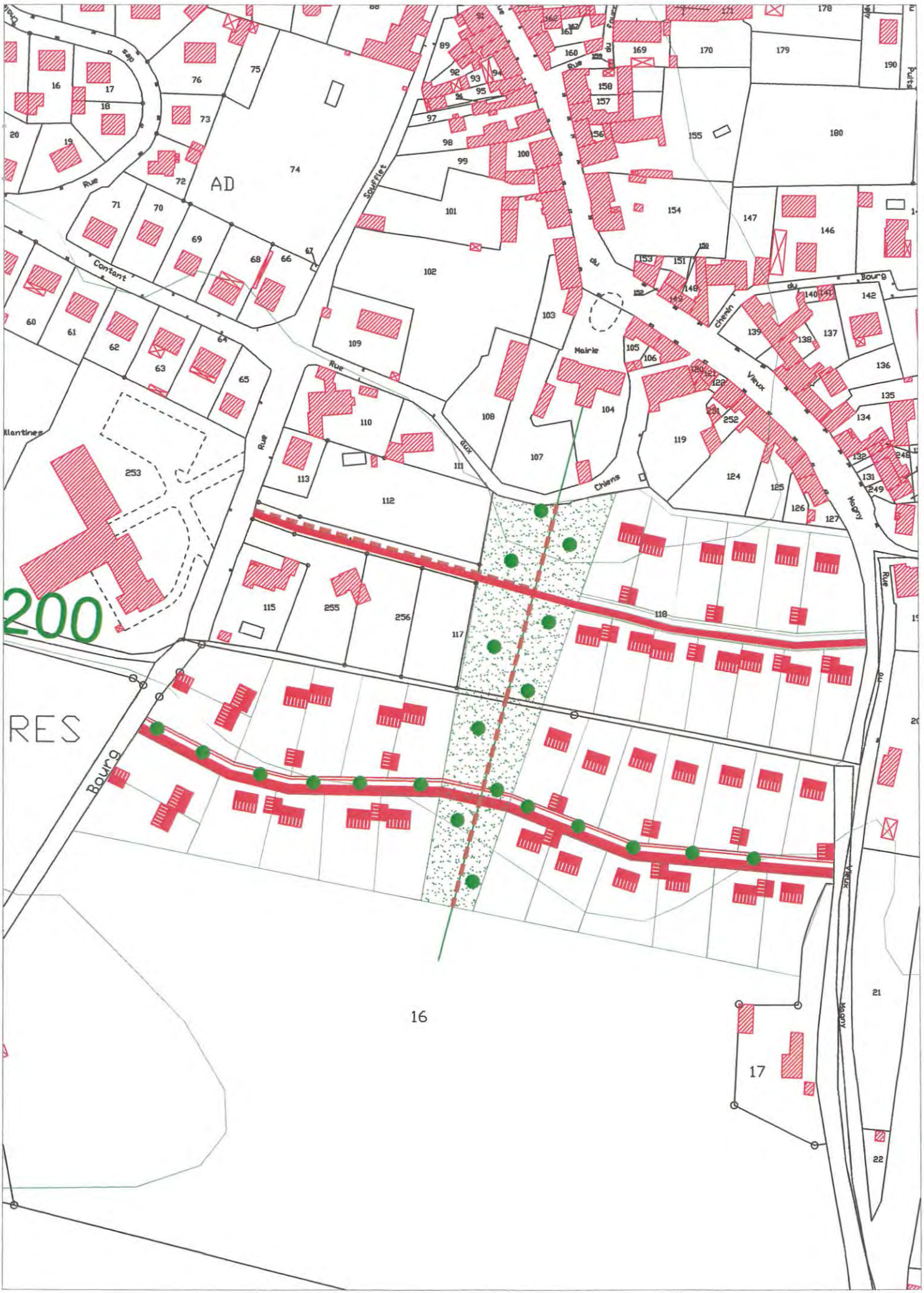
Commune de Magny Cours - Plan Local d'Urbanisme - Esquisse N°1 rue du Pré Morand - 1 / 2 000e

Commune de Magny Cours - Plan Local d'Urbanisme - Esquisse N°2 rue du Pré Morand - 1 / 2 000e



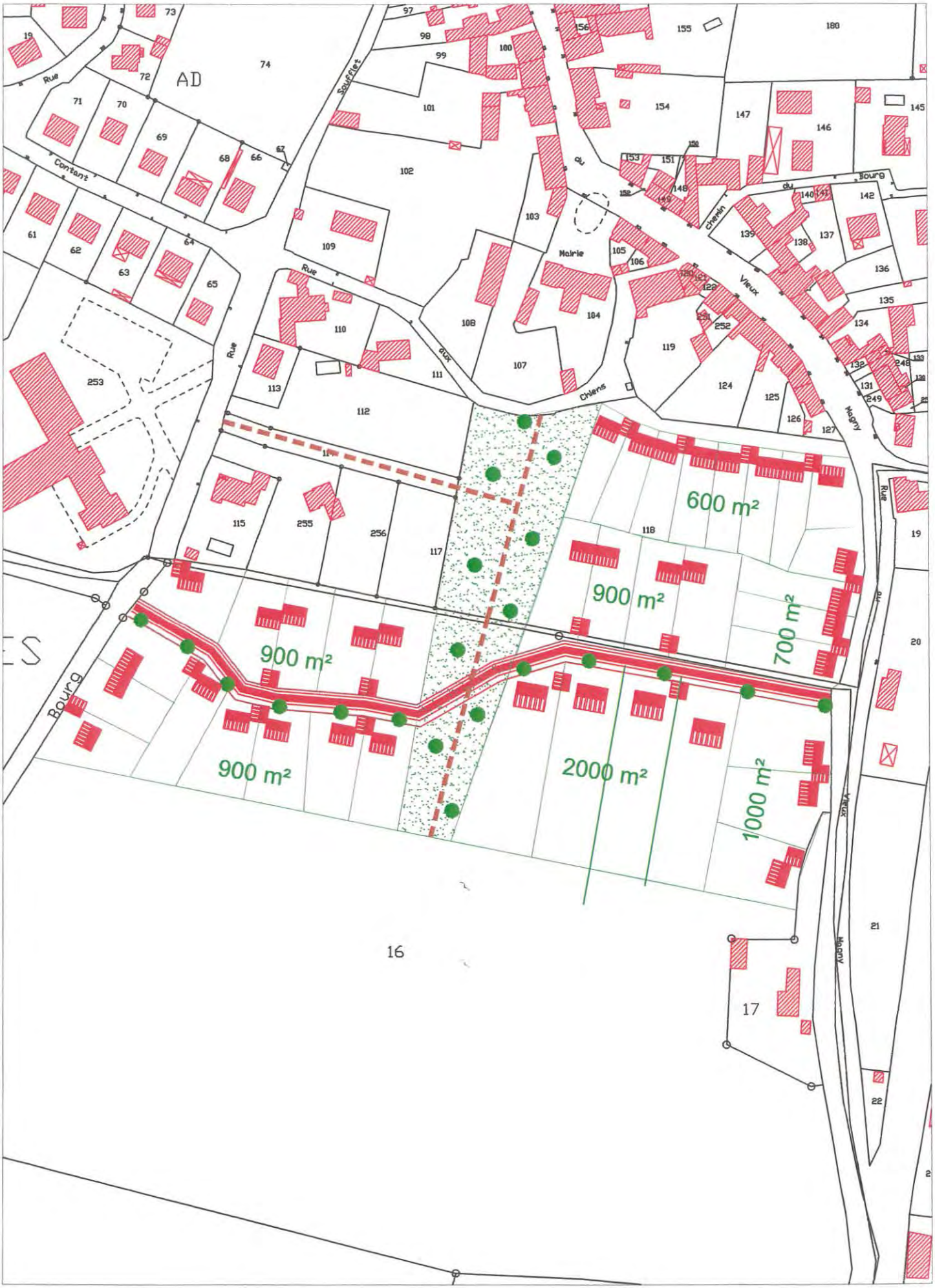
Commune de Magny Cours - Plan Local d'Urbanisme - Esquisse N°3 rue du Pré Morand. 1 / 2 000e

Commune de Magny Cours - Plan Local d'Urbanisme - Février 2006 - Esquisse N°2 rues du Soufflet / du Vieux Magny - 1 / 2 000e



Commune de Magny Cours - Plan Local d'Urbanisme -

Esquisse 1 rues du Soufflet / Vieux Magny - 1 / 2 000e.



III- ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR ENTRE LA RUE DE BEL AIR ET L'IMPASSE DE L'HUGAT

A. MODE D'URBANISATION

La zone 1AUa est composée de deux parcelles appartenant à des propriétaires différents. Afin de ne pas bloquer l'urbanisation de cette zone si les deux propriétaires ne sont pas prêts à vendre ou à investir, l'urbanisation de la zone pourra se faire au fur et à mesure de la réalisation des réseaux.

B. DESSERTE EN RESEAUX

Dans le cas d'opérations séparées, les réseaux (en particulier les canalisations du réseau collectif d'assainissement et d'alimentation en eau potable) réalisés dans le cadre de la première opération doivent avoir une capacité suffisante pour desservir à terme l'ensemble de la zone.

C. TRACE DES VOIES

La voie de desserte interne de l'opération reliera la route départementale 200 (route de Bel Air) à l'impasse de l'Hugat.

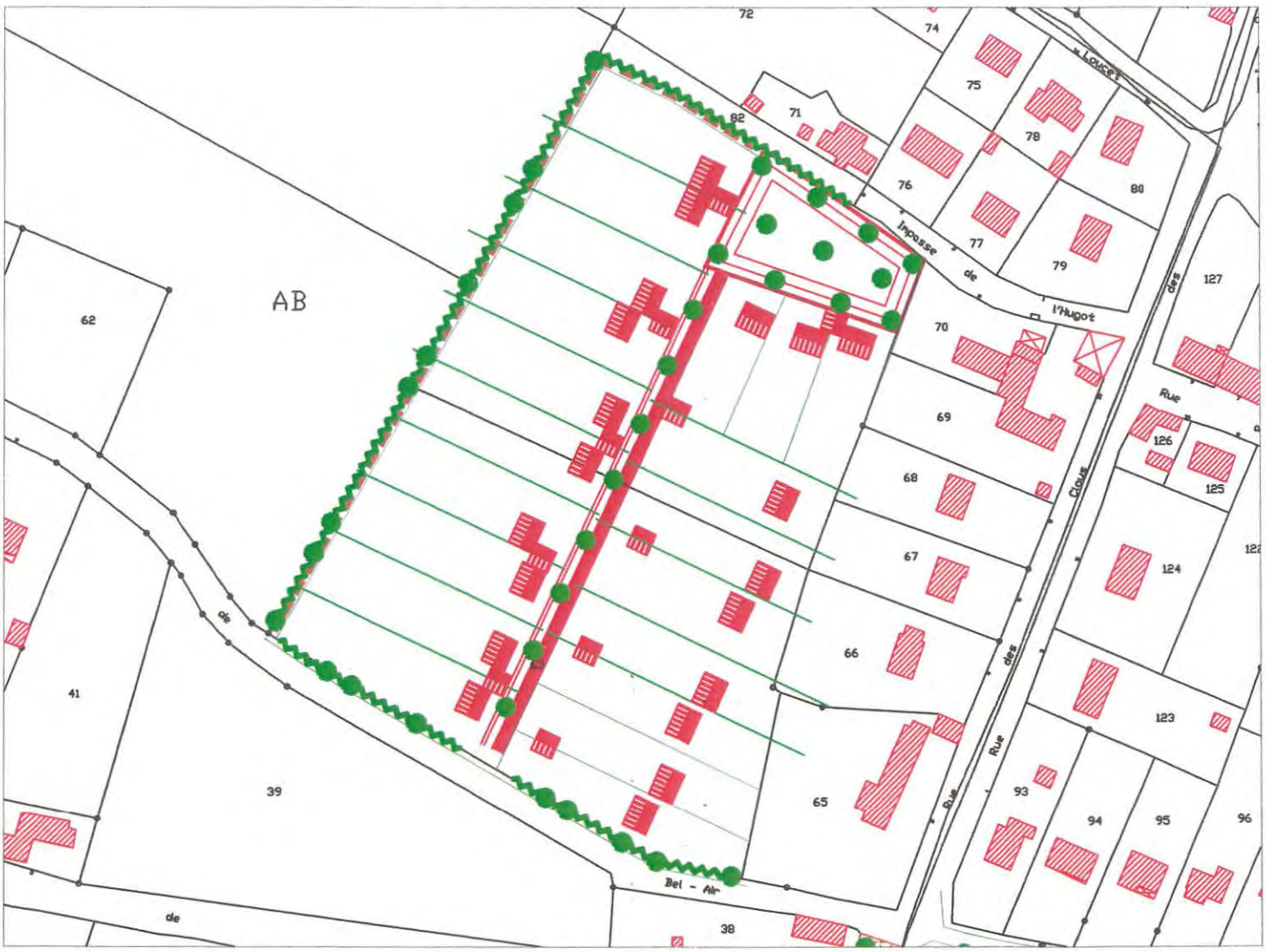
Dans le cas d'opérations indépendantes, une aire de retournement sera prévue pour assurer la circulation des véhicules dans le cadre de la première opération. Elle devra être traitée comme un espace public (type placette) et elle devra prévoir la possibilité de se raccorder ultérieurement à la voirie de l'opération suivante.

D. DEBOUCHE SUR LA ROUTE DEPARTEMENTALE

La circulation est importante sur la route départementale et le débouché de la voie doit être traité de manière à assurer la sécurité. En particulier, une attention particulière devra être apportée à la visibilité par rapport au virage sur la route départementale 200, un peu plus à l'ouest de l'opération.

Commune de Magny Cours - Plan Local d'Urbanisme

Esquisse rue de >Bel Air / Impasse de l'Hugat. 1 / 2 000e



IV- ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUe

A. ACCES

Les accès directs sur la RN 7 sont interdits tant que la déviation n'est pas réalisée et que la voie n'est pas déclassée. Après le déclassement de la voie, les possibilités d'accès directs sur la voie seront étudiées en fonction du trafic avec le gestionnaire de la voie.

B. DESSERTE EN RESEAUX

La desserte en réseaux, y compris en assainissement collectif, doit être assurée. La gestion et le traitement des eaux pluviales seront assurés à l'intérieur des opérations.

C. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

La zone 1AUe est en partie occupée par différents bâtiments à vocation diverses (activités artisanales, hôtel, station service, habitation...). Les constructions présentent des retraits différents par rapport à la voie, l'habitation et la station service étant même implantée à l'alignement.

Les constructions doivent s'implanter à au moins 10 mètres de l'alignement des voies afin d'éviter des constructions trop éloignées de la voie et créer ainsi un front bâti.

Afin de veiller à la qualité du paysage de la RN 7 au passage près de l'extension de cette zone d'activités, les façades principales des nouveaux bâtiments doivent être implantées face à la RN 7. Cependant, les vues depuis la future déviation devront aussi être prises en compte.

D. STOCKAGE ET ESPACES LIBRES

Les espaces de stockage et éléments techniques doivent être masqués, en particulier par rapport à la RN 7.
Les espaces libres et les parkings doivent être plantés.

V- ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUg

A. ACCES

Les nouveaux débouchés sur la route nationale 7 sont interdits. Les voies de desserte des nouveaux bâtiments devront utiliser les accès existants.

B. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Les constructions doivent prévoir un recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la route nationale 7.

Les façades principales doivent être implantées face à la RN 7.