



Pièce n°3 : Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- ✓ Révision du PLU approuvée le 18 février 2014
- ✓ Modification simplifiée n°1 approuvée par délibération du 3 mars 2016
- ✓ Modification n°1 approuvée par délibération du 26 septembre 2022

Modification n°2 approuvée le 2 mars 2026

Vu pour être annexé à la délibération du 2 mars 2026

Le Maire

J. FRIED



Visa sous-préfecture

SOUS-PREFECTURE

05 MARS 2026

MONTBELIARD

SOMMAIRE

Préambule.....	5
1 Orientations d'aménagement.....	7
1.1 Le Chauffour	7
1.1.1 Constats	7
1.1.2 Enjeux	8
1.1.3 Préconisations d'aménagement	9

Préambule

Les articles L. 151-6 et L. 151-7 du Code de l'Urbanisme prévoient que le PLU comporte des orientations d'aménagement et de programmation.

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent (...) des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements (...). »

Elles « 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. ».

En outre, l'article R. 151-6 du code de l'urbanisme précise :

Elles « définissent, par quartier ou secteur, les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10 ».

1 Orientations d'aménagement

1.1 Le Chauffour

1.1.1 Constats

Ce secteur, d'une surface brute de 7,2 hectares est situé au sud-ouest de la commune, en entrée de village. Il est partagé par la rue du Chauffour qui le traverse d'est en ouest. Cette rue représente également une limite de zone sur le plan de zonage du P.L.U. En effet, le secteur sud Chauffour est placé en 1AU (4,2 hectares), qui fait l'objet d'OAP, et le secteur nord Sur Courbot était placé en 2AU (environ 3 hectares), et ne faisait plus l'objet d'OAP depuis la modification du 26 septembre 2022 puis a finalement été reclassé en zone A dans le cadre de présente modification n°2 du PLU.

La présence d'un nombre important de vergers au cœur et au Nord du secteur participe à la conservation d'une identité rurale et d'une faune et flore diversifiées. Le long de la route du Chauffour, puis autour du cheminement piéton surplombant la rue de Brognard, une végétation dense permet aux promeneurs de s'enivrer de sensations pittoresques jusqu'au centre villageois. L'environnement naturel de ce secteur est donc très riche, d'autant qu'un espace naturel remarquable, constitué de bois, de pelouses sèches et de paysages bocagers, est situé en limite ouest du secteur : la Source des Fées. Cette limite marquée par la rue du Chauffour est également constituée d'une haie qui participe à réduire le risque de ruissellement.

Ce secteur de coteaux, marqué par une forte pente, est entouré par un bâti diffus principalement d'ordre résidentiel au sud-est et en contrebas le long de la rue de Brognard. Sur cette rue, il existe deux arrêts de bus à double sens. Au nord du secteur, on trouve les équipements sportifs et de loisirs de la commune tandis qu'au sud-ouest, un bâtiment agricole est inséré dans le tissu diffus résidentiel.

A proximité de la Z.A.C d'extension de Technoland dite Technoland 2, l'aménagement de ce secteur est une opportunité pour accueillir de nouveaux habitants.



6



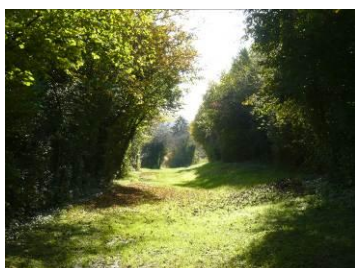
1



3



2



5



4 (Source : A.D.U.)

1.1.2 Enjeux

- Veiller à l'intégration paysagère des futures constructions afin de conserver la qualité de traitement des entrées du village et les vues depuis le plateau,
- Garantir une insertion optimale en respectant l'environnement dans lequel s'insère l'opération : moduler les densités,
- Poursuivre le maillage doux et intégrer l'accès depuis le secteur à l'arrêt de bus et à l'euro-véloroute,
- Préserver le chemin piétonnier existant au nord de la rue du Chauffour tout en structurant un espace partagé paysager (vergers, vues sur le village, ambiance bucolique ...),
- Prévenir les risques de ruissellement,
- Conserver les vergers,
- Aménager la rue du Chauffour et ses différents carrefours.

S'inscrire en compatibilité avec les densités fléchées par le SCoT, à savoir 13 logements par hectare pour les extensions des villages.

La surface utile de la zone 1AU étant évaluée à 2,37 hectares, dans le cadre d'une opération d'ensemble, une trentaine de logements environ devront être réalisés.

1.1.3 Préconisations d'aménagement

1. Principes de desserte :

- Prévoir un accès sécurisé depuis la rue du Chauffour sur laquelle devra être aménagé un carrefour ;
- Prévoir une desserte viaire vers le cœur du quartier. A l'intérieur du quartier, les voiries devront être aménagées en tant que « zones de rencontre » laissant la priorité aux piétons ;
- Aménager un espace central autour duquel s'organisera la desserte interne ;
- Conserver la possibilité d'aménager des cheminements piétons : au nord-est du site, pour permettre un lien vers le centre du village ; au sud-ouest, pour permettre un accès vers l'Eurovéloroute, le canal du Rhône au Rhin et l'arrêt de bus.

2. Principes programmatiques :

- Démolir le bâtiment agricole repéré ;
- Prévoir une moyenne densité de logements au nord et à l'est du secteur, et permettre une modulation des densités et des typologies de logements.

3. Principes paysagers :

- Préserver la pente inconstructible afin de maintenir les talus boisés et les traces historiques du site (blockhaus, tranchées) ;
- Préserver la frange agricole à l'ouest du site en ne prévoyant aucune construction sur ces parcelles ;
- Préserver un espace de respiration central non artificialisé, et intégrer autant que possible les vergers, qu'ils soient dans des espaces destinés à être publics comme privés ;
- Garantir un traitement qualitatif et arboré des franges du secteur pour limiter son impact sur le paysage.



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

PRINCIPES DE DESSERTE

-  Prévoir un accès sécurisé depuis la rue du Chauffour
-  Prévoir une desserte viaire vers le cœur du quartier
-  Aménager un espace central autour duquel s'organisera la desserte interne
-  Conserver la possibilité d'aménager des cheminements piétons

PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

-  Démolir le bâtiment agricole
-  Prévoir une moyenne densité de logements

PRINCIPES PAYSAGERS

-  Préserver la pente inconstructible
-  Préserver la frange agricole
-  Préserver un espace de respiration central non artificialisé
-  Garantir un traitement qualitatif et arboré des franges du secteur pour limiter son impact sur le paysage

CONTEXTE

-  Périmètre de la zone IAU

échelle 1/1000
0 10 20 30
Source : IGN, IGN, 2021
Fond de carte : IGN, 2021
Réalisation : A. DUBOIS - 2021