# Commune de Devecey

Code INSEE : 25200

# PLAN LOCAL D'URBANISME

## *Orientations d'aménagement et de programmation*

Approbation du PLU ..... 26 septembre 2019
Mise à jour n°1 ..... 29 septembre 2023
Mise à jour n°2 .....26 mars 2026
Modification n°1 .....05 novembre 2026

**Grand Besançon Métropole**
La City – 4 rue Gabriel Plançon – 25043 BESANÇON CEDEX

# SOMMAIRE


## INTRODUCTION 5

Avant-Propos

Plan de repérage

## OAP

Zones à urbaniser 11

**N°1 - 1AU1 ‘‘Les Masserottes’’ 13**

**N°2 - 1AU2 ‘‘La Charrière’’ 17**

**N°3 - 1AU3 + UB3 ‘‘Bassots - Criantes’’ 21**

**N°4 - 1AU4 ‘‘Les Vernes’’ 25**

Zones urbanisées 29

**N°5 - UBa1 ‘‘Cœur commerçant’’ 31**

**N°6 - UB1 ‘‘Entrée de ville Sud’’ 35**

**N°7 - UB2 ‘‘Secteur Gare’’ 39**

## SYNTHÈSE 45

Résumé des objectifs par OAP

# Introduction

# AVANT-PROPOS
*les objectifs de l'OAP*

## ARTICLES L151-6 et L151-7 DU CODE DE L'URBANISME

L 151-6 :
*« 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 et les déplacements. […] »*

L 151-7 :
*« 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. »*

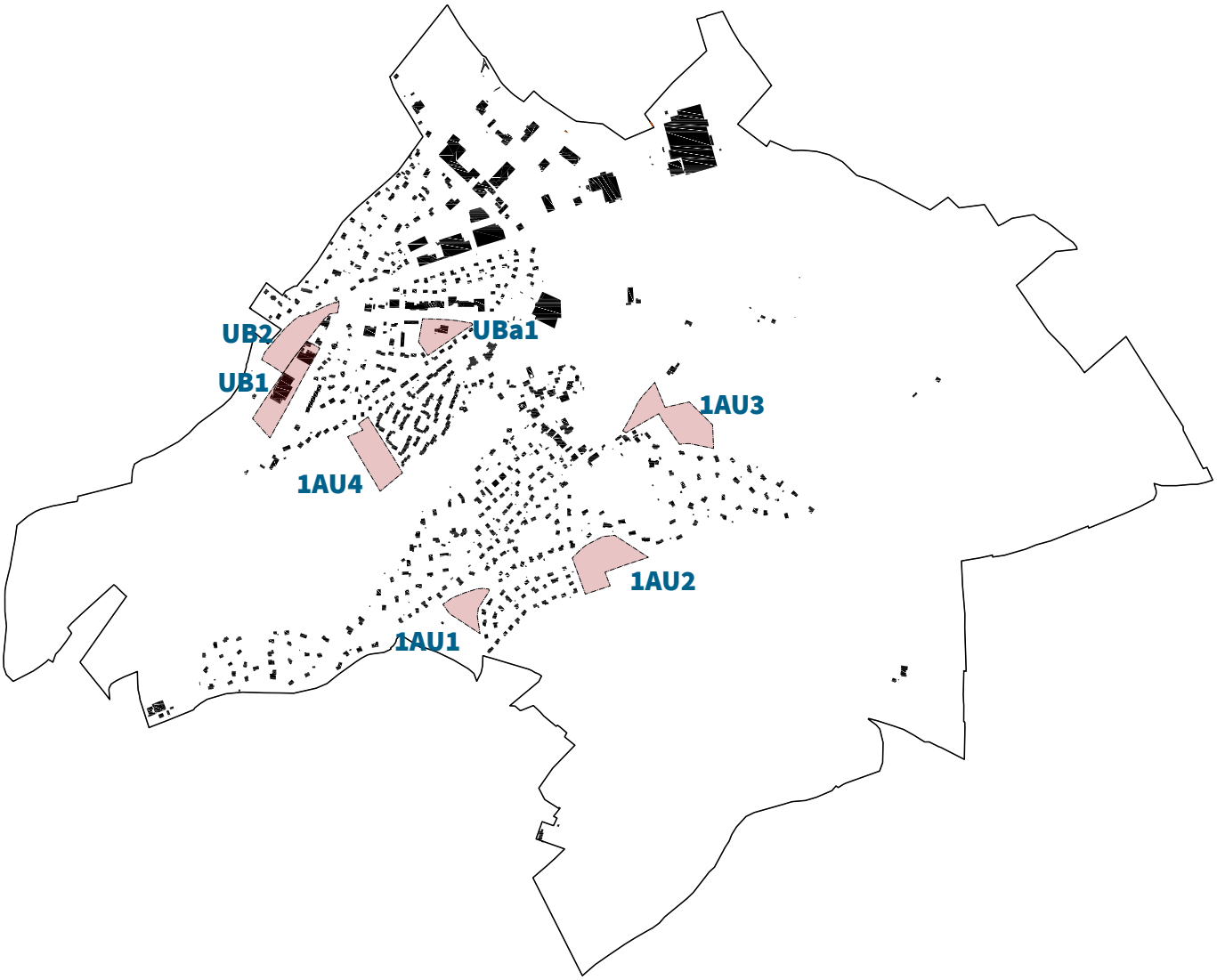
## PORTÉE RÉGLEMENTAIRE

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent les conditions d'aménagement des secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. La commune précise les orientations à respecter, s'il y a lieu, pour chaque secteur :
- Objectifs d'aménagement,
- Voirie et accès,
- Découpage parcellaire,
- Implantation des constructions,
- …

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation, et en respecter les principes.

Ces orientations permettent d'organiser les développements à venir sans pour autant figer les aménagements.

# PLAN DE REPÉRAGE
*à l'échelle de la commune*



# Orientations d'Aménagement & de Programmation

*dans les zones à urbaniser (1AU)*

# OAP N°1

# zone 1AU1
*“Les Masserottes”*

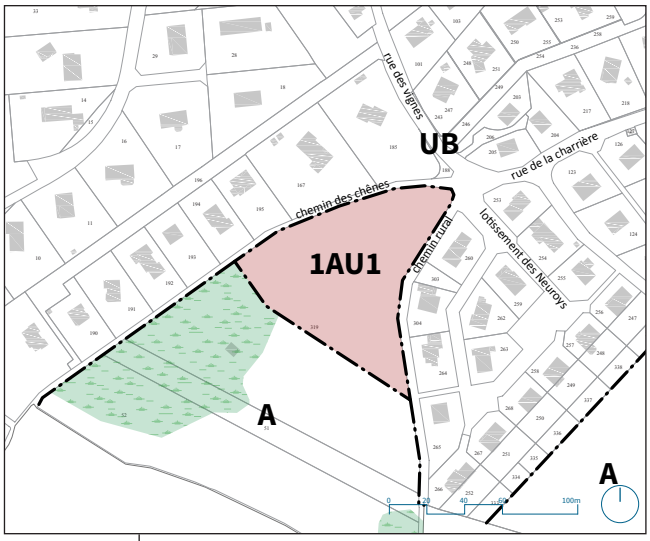


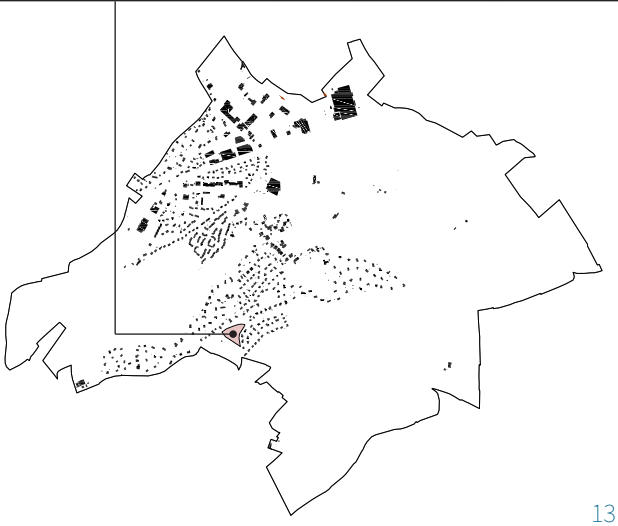
## Caractéristiques du site

Situé au Sud de la commune, il représente actuellement une coupure paysagère entre le lotissement des Neuroys et celui des Hauts du Roussey.

Le terrain proposé pour l’urbanisation du secteur est de forme presque triangulaire. Au Nord, il est longé par le chemin des Chênes qui a été rendu exclusivement aux modes de déplacement doux afin de permettre aux collégiens du village de rallier l’établissement situé en proche limite, à Châtillon-le-Duc.  A l’Est, un chemin rural crée une transition avec le lotissement des Neuroys, dont les habitations existantes sont très proches (4 à 6 mètres).

On peut encore remarquer la présence de boisements à l’Ouest du site qui ne sont pas compris dans la zone à urbaniser de cette OAP mais qu’il est important de préserver (repérés au titre de l’article L151-23 du code de l’urbanisme).




13




Placette de retournement
Voirie de desserte carrossable, surlargeur à créer sur le chemin des Chênes
Cheminements doux à préserver ou à créer

Secteur de logements intermédiaires ou petit collectif
Secteur de logements individuels purs
Aménagement urbain à prévoir en pied d'édifice
Espace paysager à préserver, zone non bâtie
Valorisation des façades par un traitement qualitatif
Boisements repérés à conserver et préserver (repérés au titre du L151-23)

# Éléments de programmation

- Modalités d'urbanisation

L'urbanisation du secteur considéré par l'OAP se fera dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble.

- Programme uniquement dédié à l'habitat

. Nombre minimal de logements à créer : 7
. Logements individuels purs et intermédiaires ou petit collectif

- Densité

. Surface de la zone considérée : 6978 $m^2$ (0,70 hectare)
. Densité minimale requise à l'échelle de la zone : 10,0 logements / hectare
*(sont compris dans ce ratio les espaces et équipements publics)*

# Objectifs et enjeux de la zone

- Densifier modérément le site

Imposer une densité plus faible que celle prévue pour l'ensemble de la commune (16 logement / ha) , largement compensée par la densité potentielle d'autres sites concernés par des OAP à Devecey

- Considérer la topographie du terrain

+3,50 mètres sur le chemin rural (Est) par rapport au chemin des Chênes (Nord-Ouest) et l'exploiter pour du stationnement souterrain afin d'obtenir des logements pouvant bénéficier de jardins de plain-pied bien exposés (pente moyenne d'environ 6%)

- Tenir compte des spécificités de l'environnement urbain et de ses usages

. Traitement du sommet du triangle par rapport au rond-point entre rue des Vignes et lotissement des Neuroys ;
. Usage du chemin des Chênes par les modes de déplacement doux ;
. Proximité des habitations des Neuroys.

# Détail des principes d'aménagement

- Accès, voirie et stationnement

L'accès à la zone s'effectuera depuis la rue des Vignes.

Au vu de la topographie du terrain et du contexte dans lequel s'inscrit ce futur quartier, la voirie de desserte des différents logements est à privilégier sur le chemin des Chênes. Une surlargeur devra donc être traitée afin de maintenir un usage de cheminement doux dédié et différencié de la desserte des nouveaux logements à prévoir. Cet aménagement devra permettre la circulation des riverains et sera dimensionné selon cet usage : son emprise (hors cheminement doux) aura une largeur maximale de 5 mètres.

Les accès carrossables aux logements s'effectueront depuis cette voie de desserte.

Les stationnements clos (garages ou boxes) seront à traiter en souterrain.

- Espaces communs et traitement paysager

Afin de favoriser la bonne intégration architecturale, urbaine et paysagère du futur projet, il semble important de ménager deux types d'espaces publics sur la zone :

. un espace public qui puisse ménager une interface entre l'infrastructure routière existante (rond-point) et la façade de l'édifice à implanter (éloignement minimal de 25 mètres par rapport à la voirie existante). Cette façade urbaine côté rue des Vignes devra être valorisée dans son traitement par sa matérialité et son dessin ;

. un espace inconstructible libre de toute construction au Sud-Est du site qui puisse permettre à la fois de préserver les habitations des Neuroys par un éloignement suffisant par rapport au chemin rural mais aussi garder une vue lointaine sur le grand paysage (boisements limitrophes de Châtillon-le-Duc) et susciter un usage partagé de ce lieu (plantation d'arbres ou de plantes participative, fauchage tardif, immeuble à insectes...).

- Cheminements doux

Une liaison piétonne pourra être créée entre le chemin des Chênes (Nord-Ouest du site) et le chemin rural (Sud-Est du site). Elle permettrait ainsi la cohérence des déplacements doux sur la zone et serait également l'opportunité de traiter distinctement deux secteurs d'habitat.

- Implantation des constructions

Toute construction ne pourra s'implanter qu'avec un recul minimal de 6 mètres par rapport à la limite parcellaire au Sud-Est afin de respecter un éloignement acceptable par rapport aux habitations des Neuroys. Il est également souhaité de privilégier une typologie de logements intermédiaires ou petit collectif vers l'Est et trouver des habitations individuelles pures vers l'Ouest pour des raisons de desserte et de cohérence urbaine du site.

- Collecte des déchets

La collecte des déchets s'effectuera depuis le chemin des Chênes.

# OAP N°2

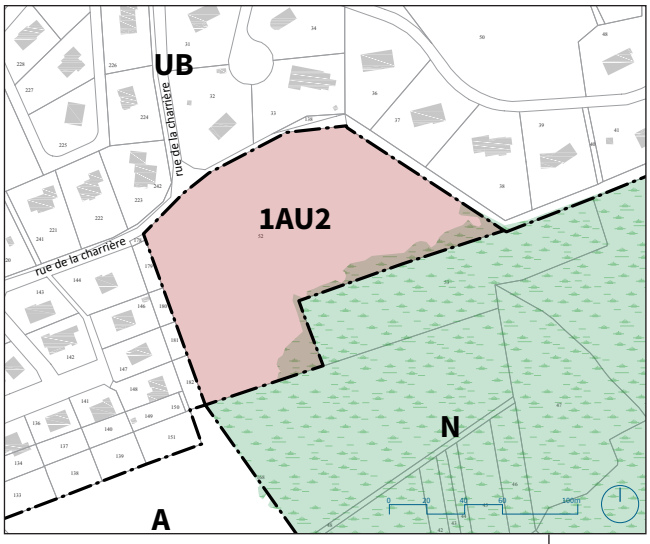
# zone 1AU2
*“La Charrière”*

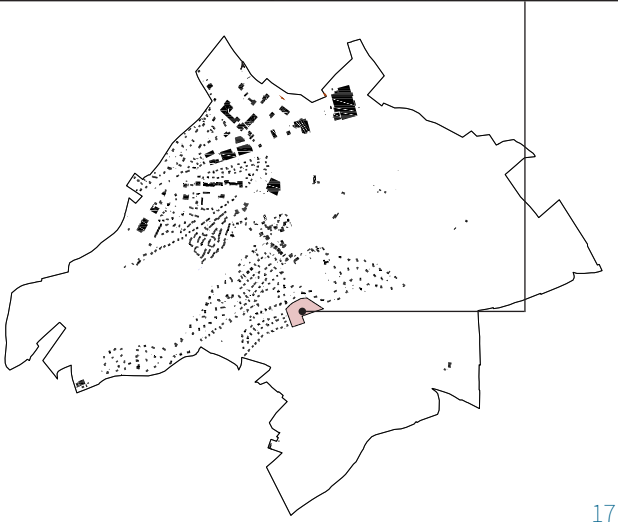


## Caractéristiques du site

Situé au Sud de la commune, ou plus précisément de son emprise urbanisée, ce terrain est bordé d’arbres au Sud, à l’Est et au Nord. Le site marque une coupure entre les lotissements des Vignes du Château et celui du Domaine du Château. Un sentier lie ce dernier au site étudié et permet de rallier les premiers boisements de la forêt de Chailluz, si l’on se dirige vers l’Est. Par ailleurs, une partie des arbres de la zone naturelle au Sud se trouve dans l’emprise de l’OAP et sont évidemment à préserver par le futur projet d’aménagement (ils sont repérés au titre de l’article L 151-23 du code de l’urbanisme).

Même si la surface ouverte à l’urbanisation est importante (1,5 hectares), son accès carrossable n’est possible que depuis la rue de la Charrière qui ne borde que très partiellement le Nord du site. Ainsi, la desserte du terrain (entrées - sorties des véhicules) doit être considérée à l’échelle de la commune et de son plan de circulation. La réfection de la voie menant vers le centre-bourg sera un sujet essentiel tout comme l’augmentation du trafic à faire supporter aux rues des Vignes et de la Charrière.




17

# Principes d'aménagement opposables aux tiers

**(le dimensionnement et la position exacte des éléments sur le dessin ne sont pas opposables)**




- Entrée / sortie des stationnements
- Cheminements doux existants ou à créer
- Secteur de logements collectifs
- Secteur de logements intermédiaires
- Aménagement urbain à prévoir
- Espace paysager à préserver
- Stationnements complémentaires possibles
- Valorisation des façades par un traitement qualitatif
- Zone naturelle
- Recul inconstructible vis-à-vis de la zone N boisée (hors annexes et piscines)
- Boisements repérés et à conserver (art. L151-23 CU)

# Éléments de programmation

- Modalités d'urbanisation

L'urbanisation du secteur considéré par l'OAP se fera dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble.

- Programme uniquement dédié à l'habitat

. Nombre minimal de logements à créer : 20
. Logements intermédiaires et collectifs

- Densité

. Surface de la zone considérée : 15 392 $m^2$ (1,54 hectares)
. Densité minimale requise à l'échelle de la zone : 13 logements / hectare
*(sont compris dans ce ratio les espaces et équipements publics)*

# Objectifs et enjeux de la zone

- Densifier modérément le site

Se conformer à la densité requise à l'échelle de la commune (16 logements / ha) pour ne pas générer un trafic automobile lourd à supporter pour le village et ses voiries existantes

- Considérer la topographie du terrain

. +7,00 mètres environ sur l'angle Ouest de la parcelle n°53 comportant les boisements à préserver au Sud du site (pente moyenne d'environ 9%)
. Intégrer du stationnement en souterrain pour trouver des logements bénéficiant de jardins de plain-pied bien exposés et limiter l'impact de la voiture en la cantonnant au Nord du site

- Tenir compte des spécificités de l'environnement urbain et de ses usages

. Traitement du débouché de la rue de la Charrière et du sentier du Château par rapport aux édifices et usages ;
. Usage du sentier par les seuls modes de déplacement doux ;
. Végétation dense sur trois des quatre expositions solaires conférant une atmosphère spécifique au lieu qu'il convient de préserver et de valoriser.

# Détail des principes d'aménagement

- Accès, voirie et stationnement

L'accès à la zone s'effectuera depuis la rue de la Charrière.

Au vu de la topographie du terrain et du contexte dans lequel s'inscrit ce futur quartier, seules une entrée et une sortie de parking seront possibles. Des stationnements extérieurs peuvent être envisagés devant un parking souterrain partagé par les habitants. Le débouché du sentier au Nord du site devra être préservé et valorisé afin de maintenir un usage de cheminement doux dédié et différencié de la desserte carrossable des nouveaux logements à prévoir.

Les accès carrossables aux stationnements s'effectueront depuis la rue de la Charrière. Celle-ci devra être restaurée en partie Nord car ce tronçon reliant actuellement le site au cœur du village est nécessaire pour la bonne desserte des logements et la régulation du trafic à l'échelle de la commune.

Les stationnements seront à traiter en souterrain principalement pour exploiter la topographie du terrain.

- Espaces communs et traitement paysager

Au-dessus des stationnements pourront ainsi s'ériger les édifices accueillant les logements collectifs. Ces constructions s'ouvriront au moins sur l'un de leur côté, sur un espace, également situé au-dessus du parking, souhaité à vocation publique pour les habitants du futur quartier. Des plantations devront être mises en place mais sa matérialité devra permettre le plus d'usages possibles (jeux de boules, belvédère vers le Nord, circulation piétonne, rencontres entre habitant, petites manifestations diverses, ...) participant à la convivialité du quartier.

En lisière de la zone, principalement au Sud et à l'Est, les boisements en continuité des zones naturelles et déjà urbanisées voisines sont à préserver. L'aménagement autour des constructions devra rester sobre, majoritairement végétal et dans le cas des cheminements doux être composés de surfaces perméables. Ces espaces doivent permettre aux habitants de pouvoir se les approprier et de les investir librement.

Aux abords immédiats des constructions, il serait souhaitable que les logements au contact du terrain naturel soient pourvus d'aménités extérieures privatives (terrasses, jardins).

- Cheminements doux

Une liaison piétonne sera créée entre le débouché du sentier au Nord du site et les logements intermédiaires au Sud et pourra même aller au-delà du quartier si une connexion à un cheminement existant plus en amont est possible.

- Implantation des constructions

Toute construction ne pourra s'implanter qu'avec un recul minimal de 15 mètres par rapport à la limite parcellaire Ouest afin de respecter un éloignement acceptable par rapport aux habitations du lotissement des Vignes du Château. Il est également souhaité pour ce quartier de privilégier une typologie de logements collectifs en partie Nord et des logements intermédiaires en partie Sud. Les constructions seront étagées dans la pente et les remblais à éviter.

- Collecte des déchets

Il n'y aura pas de circulation des camions de collecte dans le secteur, la collecte des déchets s'effectuera depuis la rue de la Charrière sur des aires de présentation des conteneurs à créer.

# OAP N°3

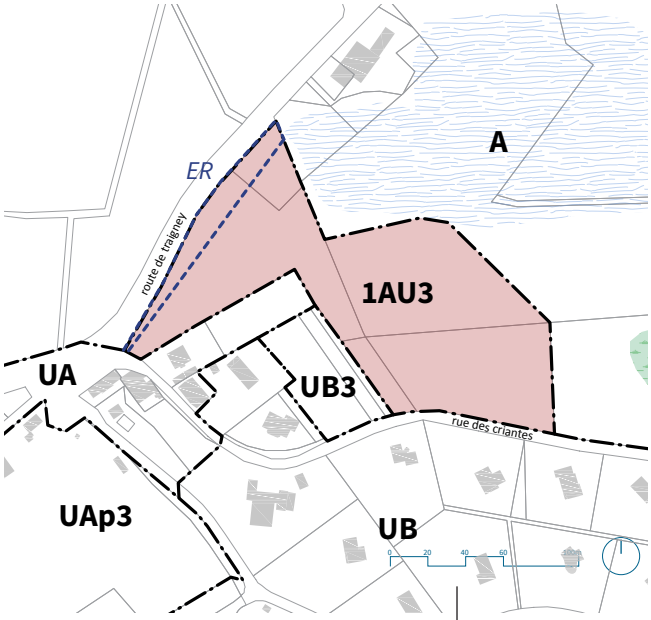
# zone 1AU3
*“Bassots - Criantes”*



## Caractéristiques du site

A proximité immédiate du cœur historique de Devecey, le terrain de cette OAP a une morphologie en plan assez tortueuse liée à son environnement puisqu’une zone humide conséquente limite le développement de l’urbanisation vers le Nord. Le site est bordé au Nord-Ouest par la route de Traigney qui relie le centre-bourg avec la route départementale n°14 et les infrastructures sportives communales. Vers l’Ouest, des terres agricoles créent une coupure paysagère intéressante entre les premières bâtisses du village et ce site.

Il est longé au Sud, en contre-haut, par la rue des Criantes qui bénéficie des arbres du domaine du Château préservés par les riverains du secteur. En outre, cette dernière voie offre un panorama dégagé vers plusieurs directions qui doit être considéré comme un élément de projet à part entière : vers l’Ouest, c’est l’ensemble du village qui s’étale sous les yeux du promeneur ; au Nord, l’on remarque la plaine des Sports et enfin à l’Est c’est la forêt de Chailluz qui se dresse face au village.

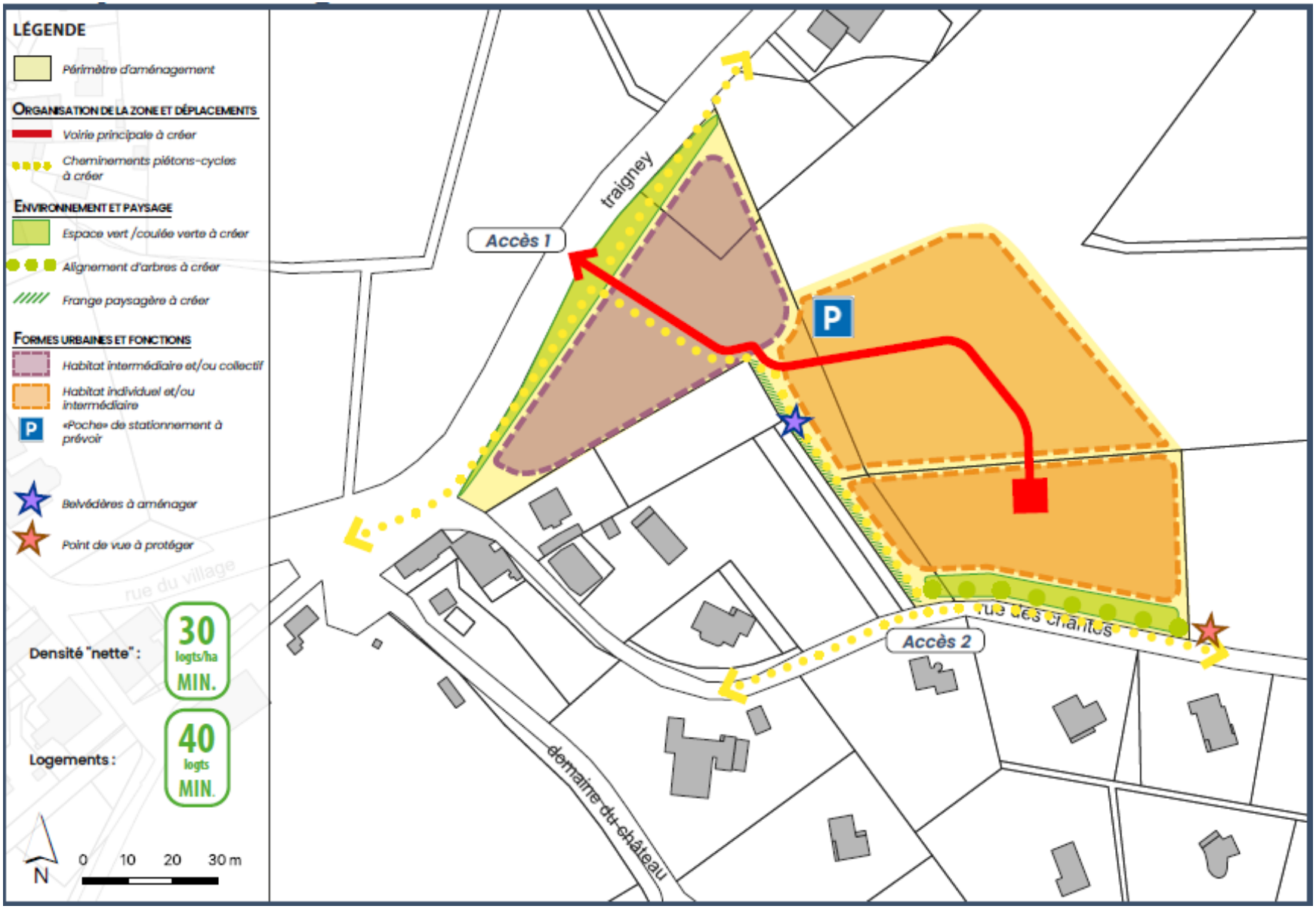







21

*Principe d'aménagement de l'OAP*



# Éléments de programmation

- Modalités d'urbanisation

L'urbanisation du secteur considéré par l'OAP se fera dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble qui pourra s'effectuer en deux tranches. L'opération (A) doit concerner les logements collectifs, le stationnement, les cheminements doux et les logements intermédiaires et l'opération (B) concernera les habitations individuelles de la rue des Criantes.

- Programme uniquement dédié à l'habitat

. Nombre minimal de logements à créer : 40 dont un minimum de 15 logements conventionnés
. Logements collectifs, intermédiaires et individuels purs (minimum 3 de cette typologie)

- Densité

. Surface de la zone considérée : 16 986 $m^2$ (1,70 hectares)
. Densité minimale requise à l'échelle de la zone : 23,5 logements / hectare
*(sont compris dans ce ratio les espaces et équipements publics)*

# Objectifs et enjeux de la zone

- Promouvoir une densité adaptée au site

Aller au-delà des exigences de densité requise à l'échelle de la commune pour générer des formes urbaines adaptées au contexte dans lequel elles s'inscrivent (topographie du terrain, voies de desserte bordant déjà le site, ...)

- Considérer la topographie du terrain

. +15,00 m environ depuis la rue des Criantes par rapport à la route de Traigney (pente moyenne d'environ 8%) ;
. Étager les constructions dans la pente et adapter leur morphologie au site (formes les plus élevées à trouver en bas ; morphologies plus ramassées à trouver vers le haut) ;
. Exploiter la pente en intégrant du stationnement en souterrain pour les logements collectifs et intermédiaires.

- Tenir compte des spécificités de l'environnement urbain et de ses usages

. Situation de belvédère urbain de la rue des Criantes à conforter et valoriser ;
. Traitement urbain et paysager des abords des édifices donnant sur la route de Traigney à inscrire dans la continuité des aménagements effectués dans la rue du Village afin de mieux relier ce nouveau quartier au tissu bâti historique.

# Détail des principes d'aménagement

## - Accès, voirie et stationnement

L'accès à la zone s'effectuera par la route de Traigney et la rue des Criantes.

Pour des raisons de sécurité, à l'exception d'accès piétons, aucun accès véhicule aux parcelles privatives ne pourra se faire directement depuis la route de Traigney et la rue des Criantes.
Toutefois, un accès direct à la parcelle AL 68 sur la rue des criante pourra être envisagé sur accord express du service gestionnaire de la voirie.

Il est à noter que les accès automobiles au futur quartier seront séparés des rues existantes par un aménagement urbain et paysager marquant également un effet de seuil avec les stationnements.

Les stationnements seront à prévoir en nombre suffisant sur le terrain d'assiette de l'opération.
En plus, il faudra prévoir, à minima 1 « poche » de stationnement, commune à l'opération, pour prendre en compte le stationnement non résidentiel.

## - Espaces communs et traitement paysager

Le(s) bâtiment(s) accueillant les logements collectifs s'ouvrira (-ont) au moins au moins sur l'un de ses (leurs) côtés, vers le Nord-Ouest sur la route de Traigney.

Entre cette voirie et les habitations est prévu un espace spécifique à aménager pour assurer le maillage des liaisons piétonnes du lieu et la cohérence des aménagements en continuité de ceux réalisés dans le cœur historique. Pour tendre vers un mail, la plantation d'arbres est exigée sur cet espace. Un soin particulier devra être apporté aux façades dans leur composition et leurs matérialités.

Du côté de la rue des Criantes, une bande de terrain de 3 mètres à aménager doit être préservée pour permettre la continuité du parcours piéton jusqu'aux sentiers de la forêt de Chailluz (les constructions devront donc respecter un recul minimal de 5 m vis à vis de la rue des Criantes).

## - Préservation de l'environnement

La zone humide recensée sur la partie Est a été exclue de la zone constructible. Cette dernière devra faire l'objet d'une gestion écologique : si une fauche est souhaitée, elle sera à réaliser à l'automne (possibilité à partir du mois de septembre) afin de garantir la tranquillité des espèces inféodées en période de reproduction, avec export de la matière. Cette fauche peut être réalisée tous les deux ou trois ans plutôt qu'annuellement (durée au moins nécessaire pour limiter l'évolution naturelle vers l'enfrichement).

## - Cheminements doux

Une liaison piétonne sera créée entre la route de Traigney au Nord-Ouest du site et ralliera la rue des Criantes vers le Sud. Celle-ci permettra de connecter plus aisément le centre-bourg historique à la forêt de Chailluz. A proximité des logements intermédiaires devra être ménagé un belvédère afin de préserver les vues lointaines vers le village de Devecey et les premiers boisements de la forêt. C'est également la vocation de la bande d'espace public dans la rue des Criantes.

## - Implantation des constructions

La typologie de logements collectifs est à privilégier au Nord-Ouest du site sur la rue de Traigney. Il est préconisé que les logements collectifs puissent être plus hauts que les logements intermédiaires et les habitations individuelles pures. Cette répartition des gabarits permettra de tenir la rue en contrebas et exploiter une façade suffisamment haute pour accrocher la lumière naturelle et réduire au mieux les effets de masques d'ombres portées entre édifices. Les constructions seront étagées dans la pente et les remblais à éviter au maximum.

## - Collecte des déchets

La collecte des déchets se fait en porte à porte si la voirie est rétrocédée, à défaut, une aire de présentation des ordures ménagères doit être prévue à l'entrée du lotissement sur la rue de Traigney.

# OAP N°4

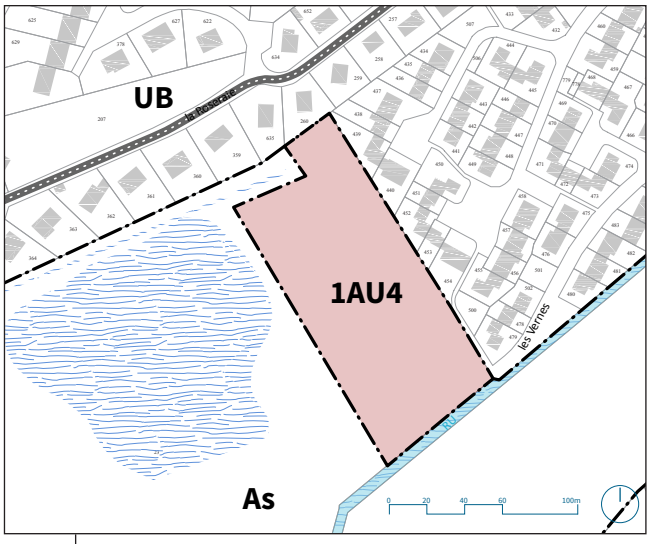
# zone 1AU4
*“Les Vernes”*

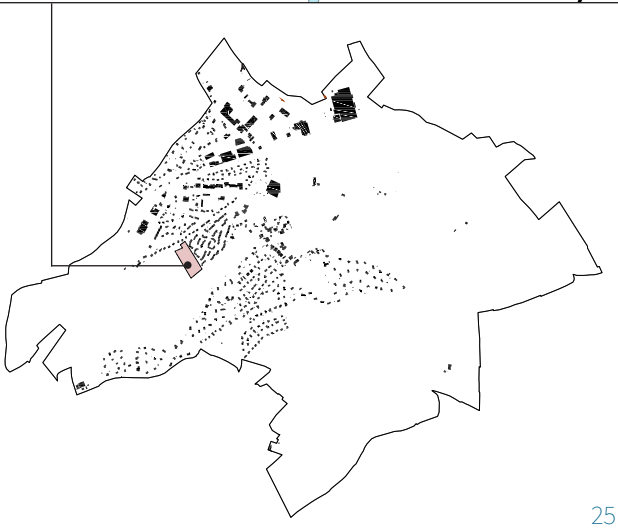


## Caractéristiques du site

Situé au Sud de la première phase d’urbanisation contemporaine de Devecey (1960 / 1980), ce secteur va venir compléter une opération de lotissement dense menée au début des années 1980. Le développement de cette zone est limitée à l’Ouest par une zone humide importante et au Sud par un ru.

Le lieu de ce projet bénéficie d’un cadre urbain et paysager très intéressant. D’une part, il s’adosse à une opération de logements individuels denses dont le futur projet doit s’inspirer ; et d’autre part, le paysage qui se déploie au Sud est favorable puisque la limite avec les phases d’urbanisation plus tardives est marquée par un boisement suffisamment dense en contrehaut qui laisse une échappée visuelle importante. A l’Ouest, c’est la zone humide qui permet de créer ces dégagements qui seront à considérer pour l’habitat, les voies et aménagements.



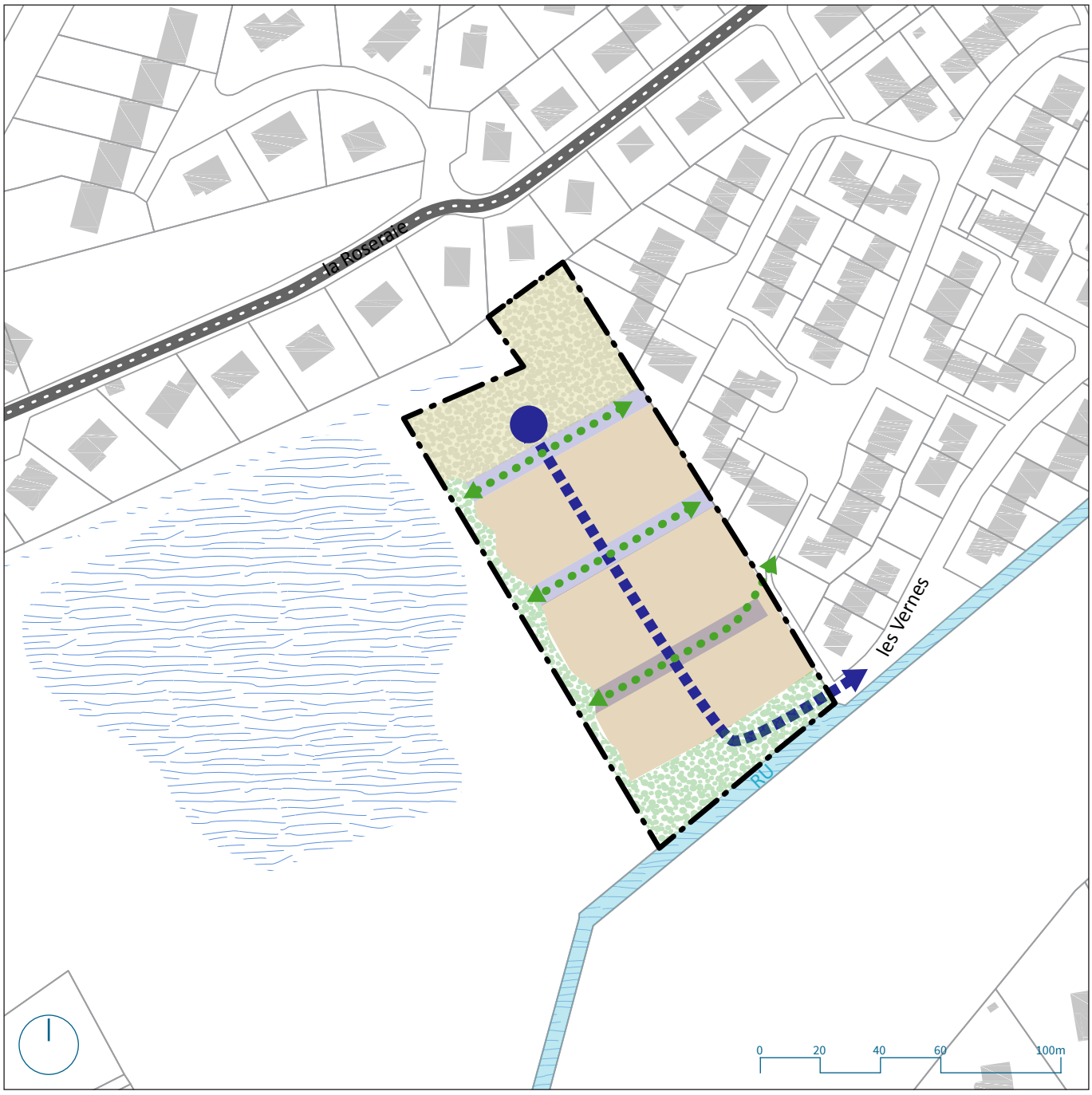





25

# Principes d'aménagement opposables aux tiers

**(le dimensionnement et la position exacte des éléments sur le dessin ne sont pas opposables)**




- Voirie de desserte principale
- Axes de desserte secondaires type zone 20 à usage partagé
- Secteur de logements individuels denses ou intermédiaires
- Aménagement paysager à prévoir, comportant une aire de retournement
- Noues paysagères à créer
- Emprise de la zone humide
- Ligne de bus périurbaine du réseau Ginko n°65
  Venise Fontaine Centrale < > Besançon Pôle Temis
- Placette de retournement

# Éléments de programmation

- Modalités d'urbanisation

L'urbanisation du secteur considéré par l'OAP se fera dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble.

- Programme uniquement dédié à l'habitat

. Nombre minimal de logements à créer : 20
. Logements individuels denses et/ou intermédiaires

- Densité

. Surface de la zone considérée : 12 204 $m^2$ (1,22 hectares)
. Densité minimale requise à l'échelle de la zone : 16,4 logements / hectare
*(sont compris dans ce ratio les espaces et équipements publics)*

# Objectifs et enjeux de la zone

- Densifier modérément le site

Se conformer aux exigences de densité requise à l'échelle de la commune pour ne pas générer un trafic automobile lourd à supporter pour le quartier des Vernes (1 seule entrée / sortie véhicules possible)

- Considérer la topographie du terrain

. +2,50 m environ depuis les limites parcellaires des maisons de la Roseraie par rapport au débouché des Vernes (pente moyenne d'environ 2%) ;
. Étager les constructions dans la faible pente existante (se dispenser de remblais).

- Tenir compte des spécificités de l'environnement urbain et de ses usages

. Tirer parti du site, sa configuration et sa topographie pour exploiter au mieux l'exposition traversante Nord-Sud ou Est-Ouest pour optimiser les apports solaires passifs et la ventilation naturelle des logements ;
. Préserver des vues lointaines dans le projet d'ensemble vers le paysage environnant (vers l'Ouest et le Sud).

# Détail des principes d'aménagement

- Accès, voirie et stationnement

L'accès à la zone s'effectuera par la voie des Vernes, la plus au Sud du lotissement du même nom.

Au vu du contexte dans lequel s'inscrit ce futur quartier, seule une entrée/sortie des véhicules des habitants sera possible. Les stationnements peuvent être traités pour chaque logement ou mutualisés. Un soin particulier devra être apporté aux voiries de desserte de la zone à commencer par la hiérarchisation des usages des axes carrossables (axe Nord-Sud principal / axes Est-Ouest secondaires). Le traitement qualitatif de l'aire de retournement principale est un enjeu puisque l'accès au site est limité tout comme la configuration des voiries Est-Ouest qui doivent favoriser un usage partagé de l'espace public (matérialité et dessin type zone 20 piétons / cycles / automobiles).

Ces voiries Est-Ouest peuvent être dispensables selon la configuration du projet qui sera proposé ou être maintenues en tant que seules liaisons douces. Le nombre prévu par le schéma (3 / cf. page précédente) ne l'est qu'à titre indicatif bien qu'un minimum de 2 circulations Est-Ouest semble souhaitable.

- Espaces communs et traitement paysager

L'aire de retournement à prévoir au Nord de la voirie de desserte doit être aménagée qualitativement.

En l'agrémentant d'usages (aire de jeux, espace ensablé polyvalent, terrain de boules, bancs, jardins partagés, boîte à lire, ...) et en l'intégrant à un projet d'aménagement paysager, l'objectif est de pouvoir générer un espace qui crée une transition avec les habitations de la Roseraie et qui puisse susciter des activités collectives / des rencontres entre les habitants du futur quartier mais également avec ceux déjà présents aux Vernes.

Etant donné la présence de la zone humide à l'Ouest du site et le passage d'un ru au Sud, il sera nécessaire de ménager des noues paysagères pour gérer la transition entre espace bâti et non bâti. Elles permettront aussi, grâce à des plantations adaptées, de considérer le bon écoulement des eaux pluviales. En outre, elles auront également vocation à préserver le ru et la zone humides, essentiels au bon fonctionnement du lieu et à sa qualité environnementale et spatiale.

Il faut également imposer un recul vis-à-vis du ru : les constructions devront s'implanter avec un recul minimal de 15 m depuis la limite parcellaire du ru.

- Préservation de l'environnement

La zone humide recensée sur la partie Ouest n'a pas été intégrée à la zone constructible. Cette dernière devra faire l'objet d'une gestion écologique : si une fauche est souhaitée, elle sera à réaliser à l'automne (possibilité à partir du mois de septembre) afin de garantir la tranquillité des espèces inféodées en période de reproduction, avec export de la matière. Cette fauche peut être réalisée tous les deux ou trois ans plutôt qu'annuellement (durée au moins nécessaire pour limiter l'évolution naturelle vers l'enfrichement).

- Cheminements doux

Un maillage piéton est souhaitable sur la zone à urbaniser. Il serait intéressant de pouvoir les connecter aux noues paysagères auprès des espaces naturels (zone humide et ru) et au débouché du sentier situé au Sud-Ouest des Vernes.

- Implantation des constructions

Les typologies de logements intermédiaires et individuels denses sont à privilégier sur l'ensemble du futur quartier. On évitera au maximum le mitage des constructions en mettant en place un alignement raisonné des façades (bien que des redents soient possibles) par séquences bâties pour conférer une réelle atmosphère de rue. Dans le même esprit, un soin spécifique devra également être accordé au traitement du seuil entre espace public et privé où les clôtures devront être bien intégrées au quartier. Des emprises foncières ténues peuvent être réservées devant les propriétés privées afin d'assurer une cohérence d'ensemble aux aménagements paysagers (minéral et végétal) des abords des rues.

# Orientations d'Aménagement & de Programmation

*dans les zones urbanisées (UB)*

# OAP N°5

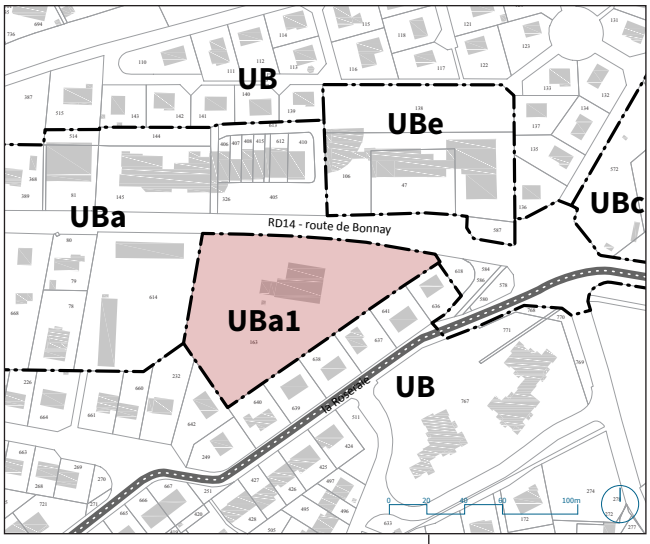
# zone UBa1
*“Cœur commerçant”*



## Caractéristiques du site

Situé en plein cœur de l’axe de services et de commerces develçois, le terrain est actuellement occupé par une ancienne scierie ayant peu de valeur architecturale pour envisager sa réhabilitation. Le site est contenu dans une forme trapézoïdale bordée à l’Ouest par des logements locatifs publics, qui peuvent également faire l’objet d’un renouvellement des abords des édifices. Au Nord, le site est longé par la route départementale n°14, accueillant les activités mentionnées précédemment (commerces, médiathèque, école) et la pointe vers l’Est permet de rallier aisément à pied le parc de la commune. Au Sud, le terrain est bordé de maisons individuelles.

Peu d’éléments paysagers pérennes occupent le site hormis un alignement d’arbres remarquable à proximité de la scierie mais relativement isolé. Une haie négligée coupe visuellement le site de la route de Bonnay.








31

# Principes d'aménagement opposables aux tiers

**(le dimensionnement et la position exacte des éléments sur le dessin ne sont pas opposables)**




- Voirie de desserte secondaire possible
- Cheminements doux à conforter / requalifier / créer
- Ligne de bus périurbaine du réseau Ginko n°65 Venise Fontaine Centrale < > Besançon Pôle Temis
- Secteur de logements collectifs
- Secteur de logements intermédiaires
- Aménagement urbain à créer
- Aménagement paysager à envisager comprenant stationnements partagés inter-site
- Espace paysager à préserver
- Arbres à conserver
- Linéaire avec mixité d'activités en rez-de-chaussée

# Éléments de programmation

- Modalités d'urbanisation

L'urbanisation du secteur considéré par l'OAP se fera dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble.
La requalification du site des logements locatifs publics a été représentée pour l'OAP afin de signaler les continuités potentielles entre les deux sites.

- Programme dédié à l'habitat

. Nombre minimal de logements à créer : 30 dont 8 logements conventionnés
. Logements collectifs et intermédiaires

- Programme dédié aux équipements

. Pôle médical / santé / social en rez-de-chaussée côté rue de Bonnay (minimum 400 $m^2$)

- Densité

. Surface de la zone considérée : 7615 $m^2$ (0,76 hectare)
. Densité minimale requise à l'échelle de la zone : 39,4 logements / hectare
*(sont compris dans ce ratio les espaces et équipements publics)*

# Objectifs et enjeux de la zone

- Promouvoir une densité adaptée au site

Aller au-delà des exigences de densité  l'échelle de la commune sur ce secteur pour générer des formes urbaines adaptées au contexte dans lequel elles s'inscrivent (voie de desserte bordant déjà le site, proximité des commerces et services, ...)

- Considérer la topographie du terrain

. +1,50 m environ depuis la rue de Bonnay par rapport aux limites parcellaires des maisons de la Roseraie au Sud (pente moyenne d'environ 2%) ;
. Étager les constructions dans la faible pente existante (se dispenser de remblais).

- Tenir compte des spécificités de l'environnement urbain et de ses usages

. Envisager le renouvellement des abords des édifices de logements locatifs publics qui puisse être complémentaire de la zone concernée par l'OAP : rationaliser la place de l'automobile en mutualisant les stationnements des deux secteurs, agrémenter les abords d'espaces plantés partagés ou privatifs (de plain-pied ou en R+1 sur toit-terrasse), créer des continuités piétonnes entre les deux sites, ...
. Préserver les grands arbres déjà présents sur le secteur.

# Détail des principes d'aménagement

- Accès, voirie et stationnement

L'accès à la zone s'effectuera par la route de Bonnay, au Nord du site. Un bouclage avec les stationnements des logements locatifs publics semble également possible.

Au vu du contexte dans lequel s'inscrit ce futur quartier, il sera nécessaire de limiter au mieux le nombre d'entrées/sorties débouchant sur la route départementale n°14 / route de Bonnay. Aussi, il serait souhaitable qu'une mutualisation et une rationalisation des stationnements puisse s'opérer avec le site voisin des logements locatifs publics.

Si des stationnements couverts sont créés, ceux-ci doivent être traités par des carports plutôt que par des boxes. La mise en place d'un parking souterrain commun à l'ensemble de la zone à urbaniser demeure possible.

En cas de création d'accès sur la route départementale, la Direction des Routes, Infrastructures et Transports (DRTI) du Département, et plus particulièrement le Service Territorial d'Aménagement (STA) de Besançon devra être consulté. Les principes d'aménagement définis devront être validés au stade pré-opérationnel par le STA dans la mesure om ils impacteront le réseau routier départemental.

- Espaces communs et traitement paysager

Le défrichement de la haie donnant sur la rue de Bonnay ainsi que la démolition du bâtiment désaffecté de la scierie sont deux préalables indispensables à la cohérence du futur quartier. La préservation des arbres au Sud-Ouest de la zone est importante pour garder la biodiversité existante et maintenir à moindre coût une végétation qualitative.

L'aménagement paysager de l'extrémité Est du terrain est destiné à créer un terrain d'aisance ou d'agrément commun privatif.

- Cheminements doux

Un maillage piéton est souhaitable sur la zone à urbaniser. A l'Ouest du site des logements locatifs publics, une liaison douce (piétons + cycles) existe et permet de relier le quartier pavillonnaire de la Roseraie aux commerces et services de proximité de la route de Bonnay. En cœur d'îlot, les cheminements doivent permettre de mieux connecter le site des logements locatifs publics au site concerné par l'OAP. Pour ce dernier, les sentiers doivent également permettre de desservir les habitations intermédiaires. Un système de stationnements dépose-minute ou courte durée peut être permis sur cet axe pour faciliter l'usage quotidien de ces logements.

- Implantation des constructions

L'édifice à usage mixte qui sera implanté le long de la route de Bonnay devra s'inscrire dans la continuité des bâtiments existants l'Ouest. Sa façade bénéficiera d'un soin particulier tant dans son dessin que dans les matérialités dont elle sera vêtue. A l'échelle de la zone, les hauteurs de bâti devront être hiérarchisées selon leur implantation : les logements collectifs de la route de Bonnay pourront être érigés assez hauts avec un rez-de-chaussée qui comprendra un espace évolutif dans le temps capable d'accueillir un ou plusieurs services alors que les logements intermédiaires en cœur d'îlot auront une volumétrie plus ramassée.

- Collecte des déchets

La collecte s'effectuera depuis la rue de Bonnay.

# OAP N°6

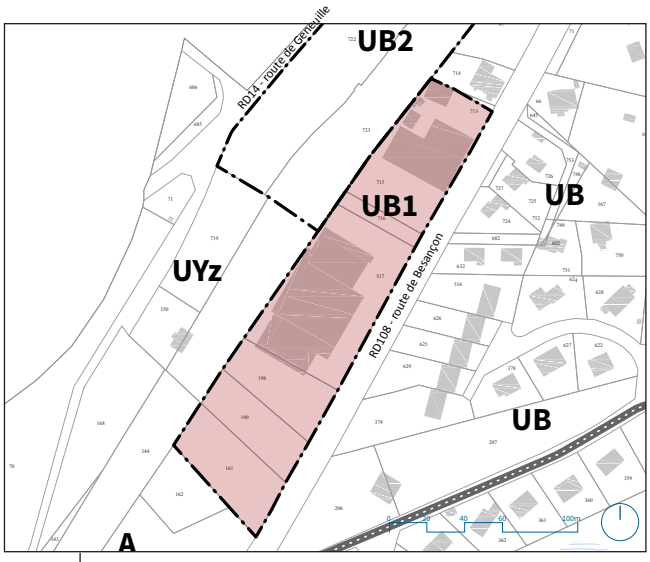
# zone UB1
*“Entrée de ville Sud”*

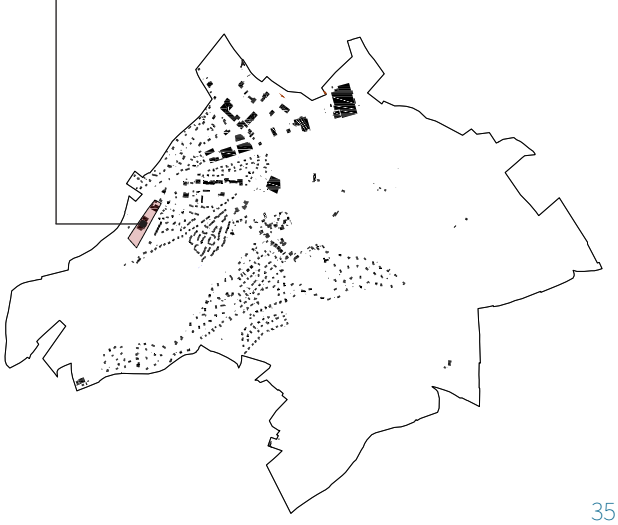


## Caractéristiques du site

Plutôt localisé à l’Ouest de la commune, il représente malgré tout l’entrée Sud de velçoise en quittant la RN57 dans les deux sens (Besançon et Vesoul) ou depuis Châtillon-le-Duc. Le site est séparé de la route départementale n°108 grâce à un alignement de jeunes arbres en partie Sud puis se découvre en se rapprochant du centre-bourg. De l’autre côté de la route départementale, à l’Est, de hautes haies masquent un tissu bâti lâche et peu visible depuis l’espace public, excepté en partie Nord où les constructions sont plus récentes.

Actuellement, le terrain est occupé par des édifices tertiaires ou industriels désaffectés qui devront faire l’objet d’une réflexion quant à leur reconversion ou leur démolition dans le cadre d’un projet de renouvellement urbain du secteur. Les abords des deux édifices sont intégralement constitués de sols artificialisés liés aux activités qu’ils ont abrités.



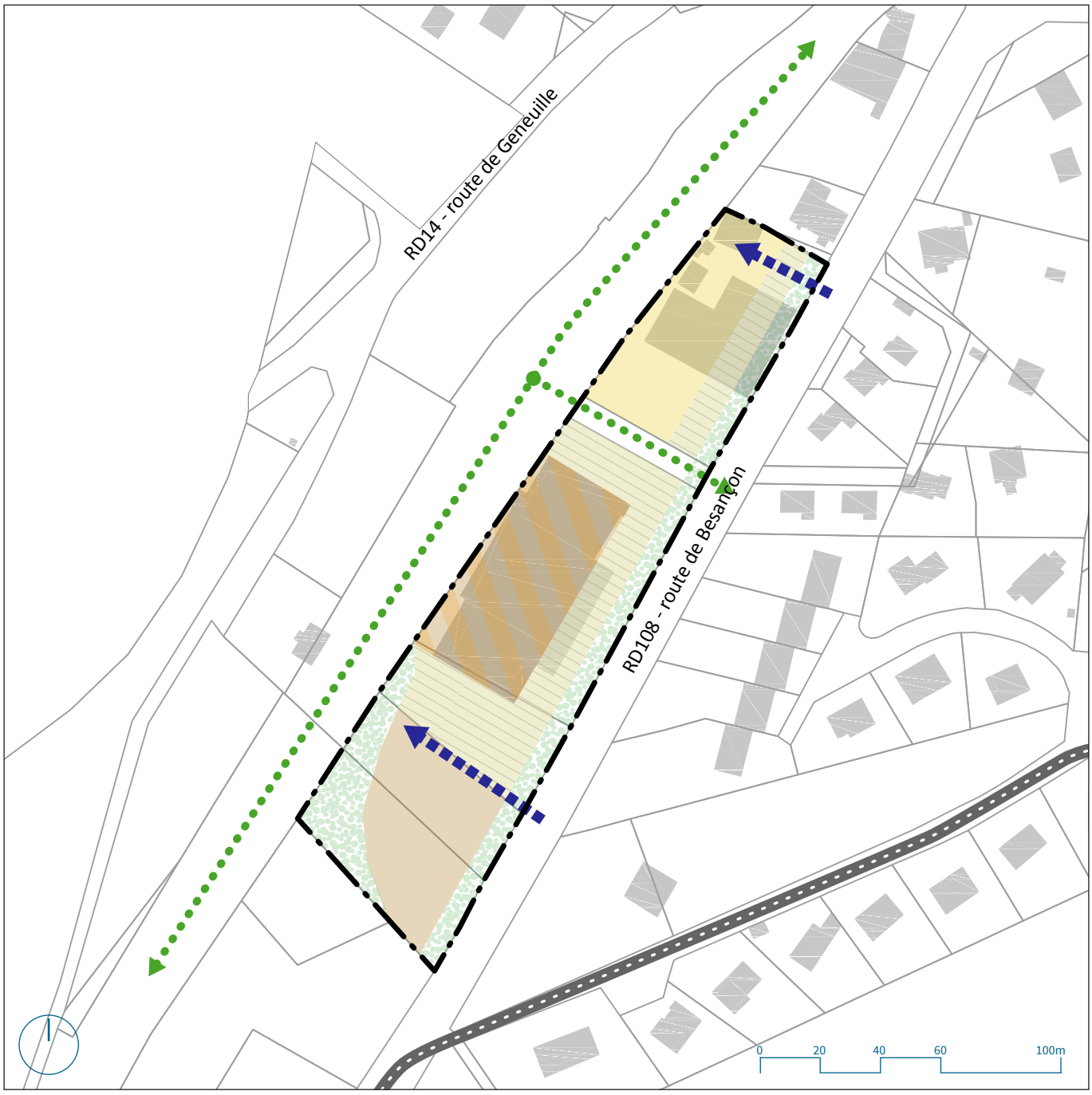





35

# Principes d'aménagement opposables aux tiers

**(le dimensionnement et la position exacte des éléments sur le dessin ne sont pas opposables)**




- Voiries d'accès aux stationnements et aux logements possibles
- Liaison piétonne à créer
- Secteur de logements collectifs
- Secteur de logements intermédiaires
- Secteur avec mixité d'usage et linéaire en rez-de-chaussée (activités + logements)
- Aménagements urbains à prévoir (abords des édifices comportant sols perméables) comprenant stationnements
- Espace arboré à préserver à l'Ouest / mail planté existant et à prolonger vers le Nord
- Ligne de bus périurbaine du réseau Ginko n°65
  Venise Fontaine Centrale < > Besançon Pôle Temis

# Éléments de programmation

- Modalités d'urbanisation

L'urbanisation du secteur considéré par l'OAP se fera dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble qui pourra s'effectuer en deux tranches. Une opération pourrait concerner le Sud du site (traitement de la friche et des abords). Une autre opération plus au Nord permettrait de traiter le secteur en continuité du bâtiment de la MSAP.

- Programme dédié à l'habitat

. Nombre minimal de logements à créer : 35 dont un minimum de 15 conventionnés
. Logements collectifs et intermédiaires

- Programme dédié à l'activité

. Activités non concurrentes des services de proximité du centre-bourg : pépinière d'entreprise, locaux artisanaux...

- Densité

. Surface de la zone considérée : 13 819 $m^2$ (1,38 hectares)
. Densité minimale requise à l'échelle de la zone : 25,4 logements / hectare
*(sont compris dans ce ratio les espaces et équipements publics)*

# Objectifs et enjeux de la zone

- Promouvoir une densité adaptée au site

Aller au-delà des exigences de densité à l'échelle de la commune pour générer des formes urbaines adaptées au contexte dans lequel elles s'inscrivent (route départementale longeant le site, édifices existants à ré-exploiter, ...)

- Réaliser une opération de renouvellement urbain

. Redonner une identité à cette entrée de ville marquée par du mitage bâti et une répartition des fonctions par zones ;
. Exploiter les friches de ce site selon les opportunités programmatiques à y implanter, plus enclines à une mixité sociale et fonctionnelle qu'actuellement (réhabilitation ou démolition selon les cas) ;
. Favoriser une continuité d'usages alternatifs / complémentaires à ceux existants parmi le centre-bourg et promouvoir l'animation de ce linéaire urbain appuyé sur l'axe départemental.

- Tenir compte des spécificités de l'environnement urbain et de ses usages

. Considérer les opérations à venir autour de ce secteur concerné par une OAP (secteur suivant et réhabilitation de l'ancienne Maison de Services au Public (MSAP)).

# Détail des principes d'aménagement

- Accès, voirie et stationnement

L'accès à la zone s'effectuera par la route de Besançon, à l'Est du site.

Au vu du contexte dans lequel s'inscrit ce futur quartier, il sera nécessaire de limiter au mieux le nombre d'entrées/sorties débouchant sur la route départementale n°108 / route de Besançon. Aussi, il serait souhaitable qu'une mutualisation et une rationalisation des stationnements puisse s'opérer à l'échelle du site.

Si des stationnements couverts sont créés, ceux-ci doivent être traités par des carports plutôt que par des boxes.

En cas de création d'accès sur la route départementale, la Direction des Routes, Infrastructures et Transports (DRTI) du Département, et plus particulièrement le Service Territorial d'Aménagement (STA) de Besançon devra être consulté. Les principes d'aménagement définis devront être validés au stade pré-opérationnel par le STA dans la mesure om ils impacteront le réseau routier départemental.

- Espaces communs et traitement paysager

L'alignement d'arbres existant qui borde la route départementale est à conforter voire à prolonger au-delà de son emprise actuelle, vers le Nord. Cela permettrait d'assurer la cohérence du futur quartier et imaginer un vocabulaire urbain de mail planté au pied des édifices capables d'accueillir les déplacements doux et les stationnements automobiles des usagers et habitants du site. La minéralité actuelle des abords des bâtiments est liée à leurs fonctions jusqu'alors mais un objectif de renaturation / végétalisation du secteur doit être envisagé.

- Cheminements doux

Une liaison piétonne doit être aménagée sur le site. L'emplacement qui semble lui être dévolu se trouve entre les deux édifices existants. Ce cheminement pourrait permettre de relier le futur quartier à la voie verte projetée sur l'ancienne emprise ferroviaire de la ligne Besançon - Vesoul et ainsi accéder plus aisément à pied ou en vélo aux services de la route de Bonnay (cf. option de l'OAP N°7 si abandon de la halte ferroviaire).

- Implantation des constructions

Selon les démolitions ou reconversions prévues ou à prévoir sur la zone, il est intéressant de pouvoir bénéficier d'un alignement des constructions afin de dégager des espaces entre édifices plus clairs, qualifiés et moins résiduels que pour leur précédent usage. Les constructions s'implanteront en respectant un recul minimal de 10 m vis à vis de la RD 108.

Des activités artisanales ou de développement d'entreprises sont envisagées sur le secteur. Leur implantation pourrait être privilégiée en rez-de-chaussée des constructions existantes ou à venir. Par rapport à cet élément de programme, des petits logements (T1 / T1bis / T2) peuvent s'y rattacher et être complémentaire de l'offre develçoise. Une poche d'habitations intermédiaires ou individuels denses peut être imaginée au Sud du site afin de profiter du cadre paysager existant, très arboré. L'ensemble de ces différents programmes permettrait une mixité fonctionnelle et un renouvellement urbain potentiel de l'entrée de ville intéressant.

- Collecte des déchets

La collecte des déchets s'effectuera depuis la rue de Besançon, sur une zone de desserte à créer à proximité de chaque aire de présentation des conteneurs, parallèle à la RD 108, hors circulation.

# OAP N°7

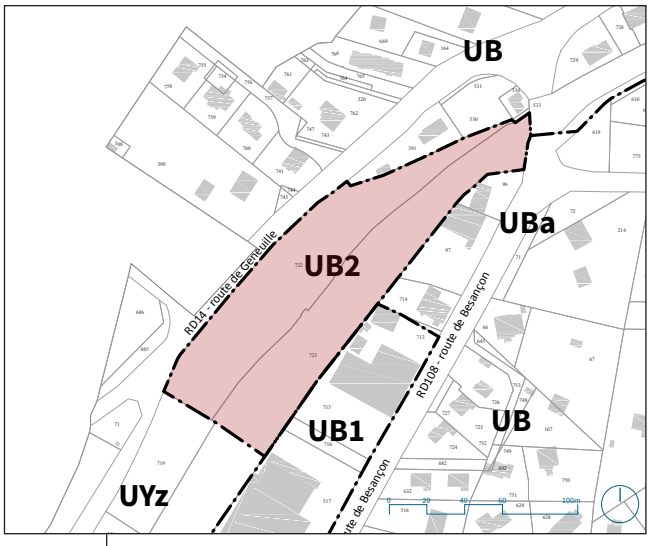
# zone UB2
*“Secteur Gare”*

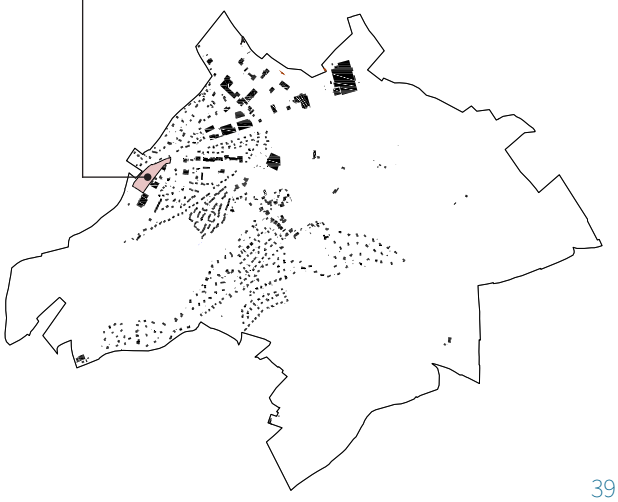


## Caractéristiques du site

Longé par la route départementale n°14 reliant Devecey à Geneuille, il est également situé à l’Ouest de la commune et limitrophe du précédent secteur traité par une OAP. Entre l’axe routier et le terrain se déploie une végétation peu dense, discontinue mais négligée qui crée malgré tout un effet de masque entre la voie et le lieu du projet.

L’emprise de l’ancienne ligne TER Besançon - Vesoul est désormais couverte d’une végétation récente (Sud-Est) qui crée de ce côté également une coupure paysagère intéressante. Au Sud-Ouest se déploie la Zone Artisanale de Devecey (sur Chevroz) parmi laquelle l’on retrouve en périphérie immédiate du site une entreprise de recyclage et de valorisation de déchets métalliques.





39

# Éléments de programmation

- **Modalités d'urbanisation**

L'urbanisation du secteur UB2 concerné par l'OAP comprend d'une part l'implantation d'un terrain familial locatif pour permettre principalement l'installation de 3 caravanes et d'un espace de vie pour une superficie totale d'environ 808 m², et d'autre part, l'aménagement d'une halte ferroviaire et de son parking relais.

D'après le DOG du SCoT, II «Construire un territoire au service d'un projet de société» / 3. Maîtriser les déplacements pour faciliter la mobilité de proximité,

- **Le réseau ferré sera renforcé par le confortement des haltes existantes et la création de nouvelles haltes. Les documents d'urbanisme locaux inscriront les haltes ferroviaires du secteur Nord de l'agglomération y compris la future halte de Devecey.**

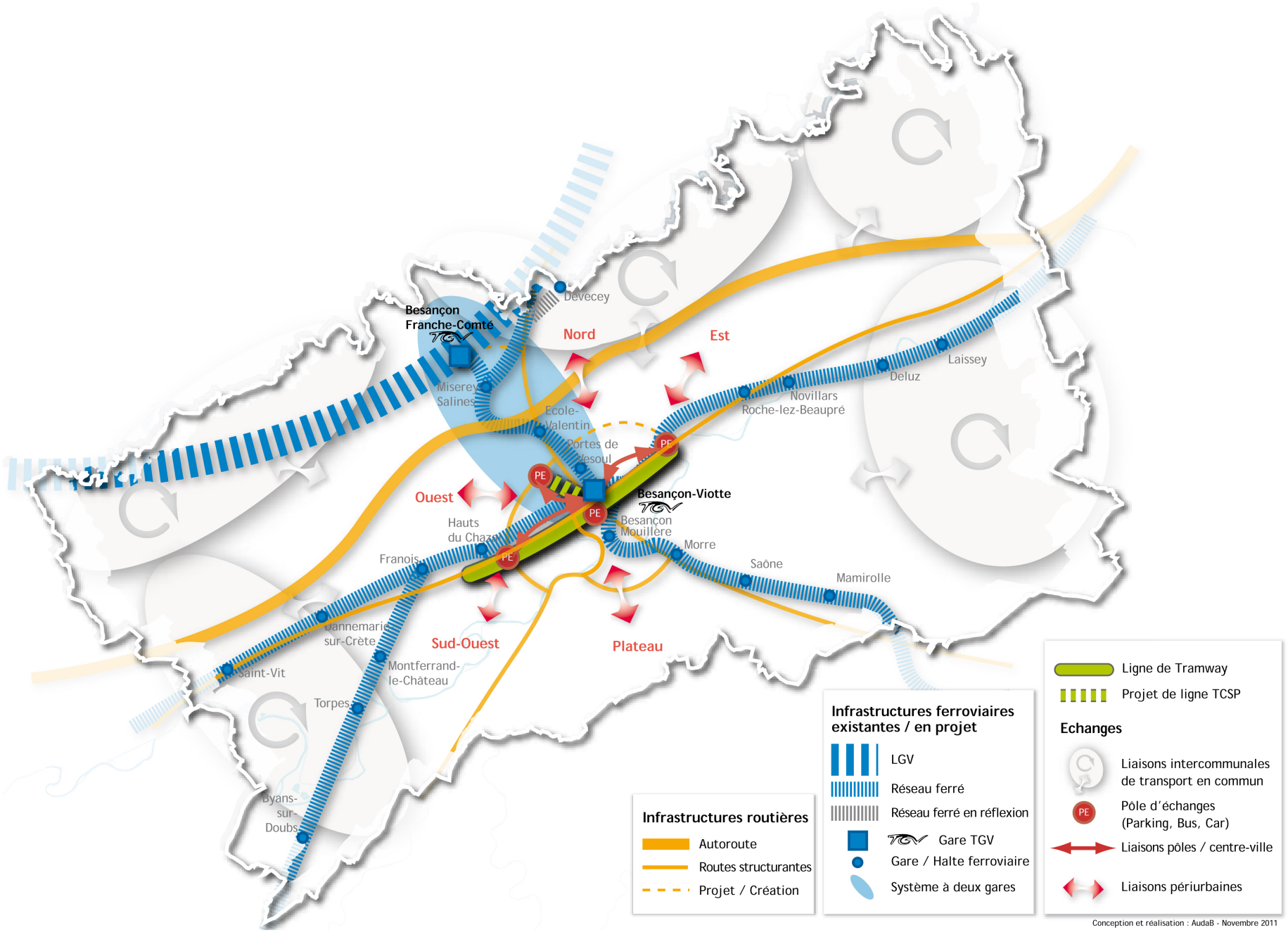
- **Les documents d'urbanisme locaux inscriront des emplacements réservés pour la réalisation de parkings relais facilement accessibles autour des gares et des haltes ferroviaires.**
- **Les réserves foncières nécessaires à l'aménagement d'une ligne ferroviaire jusqu'à Devecey, ainsi qu'à la création d'une halte ferroviaire sur la commune, devront être constituées.**

L'emprise de l'ancienne voie ferrée est propriété de SNCF Mobilité et la parcelle visée pour aménager la halte ferroviaire (AI n°722) est une propriété de Grand Besançon Métropole. Cette dernière parcelle a également vocation à accueillir un terrain familial locatif.
La mise en place d'emplacements réservés comme proposée par le SCoT n'est donc pas nécessaire.

Un schéma est joint pour définir les zones d'implantation respectives.

# Objectifs et enjeux de la zone

- Répondre au Schéma Départemental pour l'Accueil et l'Habitat des gens du voyage sur la période 2021/2026
- Maîtriser les déplacements pour faciliter la mobilité de proximité,
- Développer et faciliter l'usage du train,
- Optimiser la complémentarité des réseaux de transports collectifs,
- Limiter les émissions de gaz à effet de serre en diminuant le trafic automobile.

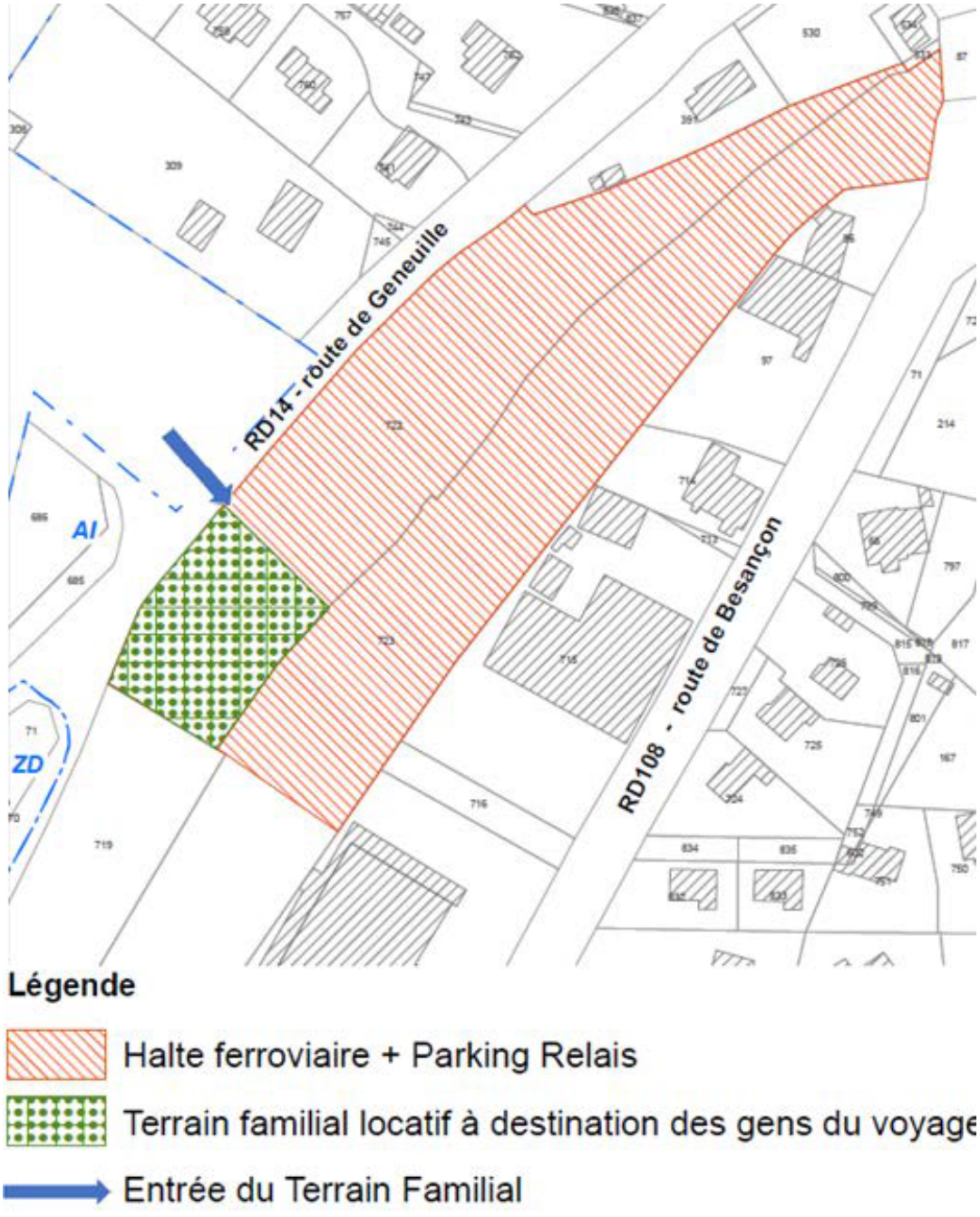



Conception et réalisation : AudaB - Novembre 2011

# Principes d'aménagement opposables aux tiers

**(le dimensionnement et la position exacte des éléments sur le dessin ne sont pas opposables)**

*Schéma dans le cas de l'option d'une évolution du PLU*



# Éléments de programmation

**Si le projet de halte ferroviaire est abandonné (décision prise dans le cadre de la révision du SCOT par un compte-rendu officiel, une commission, un arrêt du projet, ou d'un commun accord entre toutes les parties (commune, Grand Besançon, Région, SNCF), alors un projet d'habitat à destination des séniors pourra voir le jour nécessitant la mise en œuvre d'une procédure d'évolution du PLU.**

Des principes d'aménagement sont d'ores et déjà définis pour la réalisation de ce projet que la procédure d'évolution du PLU devra prendre en compte.

- Modalités d'urbanisation

L'urbanisation du secteur considéré par l'OAP se fera dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble.

- Programme dédié à l'habitat (si évolution du PLU)

. Nombre minimal de logements à créer : 21 dont un minimum de 50% conventionnés
. Implantation de logements séniors

- Densité

. Surface de la zone considérée : 12 624 $m^2$ (1,26 hectares)
. Densité minimale requise à l'échelle de la zone : 16,6 logements / hectare
*(sont compris dans ce ratio les espaces et équipements publics)*

# Objectifs et enjeux de la zone

- Densifier modérément le site

Se conformer aux exigences de densité requise à l'échelle de la commune (16 logements / ha) pour générer des formes urbaines adaptées au contexte dans lequel elles s'inscrivent

- Tenir compte des spécificités de l'environnement urbain et de ses usages

. Favoriser la réalisation d'une opération d'ensemble cohérente ;
. Exploiter les limites végétales existantes qui, outre la biodiversité qu'elles génèrent, créent un effet de masque avec des fonctions voisines très différentes et nuisantes (recyclage, route départementale) ;
. Animer et tenir le front de rue grâce aux différentes constructions requises par le programme ;
. Regrouper le stationnement en un seul endroit ;
. Tendre vers un cœur d'îlot sans voiture.

- Accès, voirie et stationnement

L'accès à la zone s'effectuera par la route de Geneuille, à l'Ouest du site.

Au vu du contexte dans lequel s'inscrit ce futur quartier, limiter le nombre d'entrées/sorties des véhicules des habitants sera essentiel. Les stationnements doivent être mutualisés à un seul endroit. Etant donné le programme envisagé sur ce site, la présence automobile doit pouvoir être cantonnée à un seul espace afin d'éviter au maximum le mitage de ce quartier à destination des seniors. Il devra être de taille suffisante pour les locataires et les visiteurs.

La route de Geneuille, qui rend possible la desserte du site, est aussi le tracé de la route départementale n°14. Depuis l'Ouest, c'est-à-dire pour les communes du Nord de l'agglomération de Besançon, cet axe constitue l'entrée de ville de Devecey. Avec un programme aussi structurant que celui proposé pour cette zone, il convient de conférer une identité plus urbaine à cette porte d'entrée (cheminement doux le long de l'axe, chicanes ou ralentisseurs pour les véhicules...)

En cas de création d'accès sur la route départementale, la Direction des Routes, Infrastructures et Transports (DRTI) du Département, et plus particulièrement le Service Territorial d'Aménagement (STA) de Besançon devra être consulté. Les principes d'aménagement définis devront être validés au stade pré-opérationnel par le STA dans la mesure om ils impacteront le réseau routier départemental.

- Espaces communs et traitement paysager

L'existence d'espaces arborés au Sud-Est du site permet de différencier par un effet de masque deux atmosphères distinctes pour deux futurs quartiers différents (OAP N°6 et 7). Cette coupure paysagère est essentielle et permettra d'y insérer le tracé structurant de la future voie verte (qui emprunterait l'emprise de l'ancienne voie ferrée une fois le projet de halte abandonné) qui reliera à minima Bonnay à Devecey et qui pourrait se prolonger vers Châtillon-le-Duc. Au Sud-Ouest, le site est voisin d'une entreprise de recyclage. Le renforcement de la végétation à cet endroit semble être un enjeu important pour couper les vues et les nuisances grâce à des éléments paysagers. Des bosquets sont également présents le long de la route de Geneuille et pourront être maintenus selon l'atmosphère envisagée sur le site.

On peut également souhaiter qu'un (ou des) espace(s) paysager(s) de jardins ou de plantations puisse(nt) être implanté(s) sur le site afin qu'il(s) suscite(nt) une occupation partagée et intergénérationnelle.

- Cheminements doux

Le passage de la voie verte sur le site sera un élément structurant pour l'organisation des logements seniors. Elle servira aussi à mieux rallier le centre-bourg grâce à un cheminement doux en site propre dédié. C'est pourquoi l'implantation de liaisons piétonnes orientées Nord-Ouest / Sud-Est dans le futur quartier est indispensable. Bien que les fonctions et les atmosphères entre cette zone concernée par une OAP et la précédente (OAP N°6) soient différentes, une liaison piétonne et cyclable entre les deux serait très intéressante pour l'utilisation de la voie verte et des modes doux (pour se rendre vers les services et commerces de la route de Bonnay et du cœur historique).

- Implantation des constructions

Les typologies de logements intermédiaires et individuels denses sont à privilégier sur l'ensemble du futur quartier. On évitera au maximum le mitage des constructions en mettant en place un alignement raisonné des façades (bien que des redents soient possibles) par séquences bâties pour bénéficier d'espaces communs et lieux de rencontres agréables. Dans le même esprit, un soin spécifique devra également être accordé au traitement du seuil entre espace public et privé où les clôtures devront être bien intégrées à la proposition d'ensemble.

Les constructions qui s'implanteront le long de la route de Geneuille pourraient être pourvues de rez-de-chaussée animés par des services proposés à proximité des logements seniors.

- Collecte des déchets

La collecte des déchets s'effectuera depuis la route de Geneuille, sur une zone de desserte à créer à proximité de chaque aire de présentation des conteneurs, parallèle à la RD 14, hors circulation.

# Synthèse

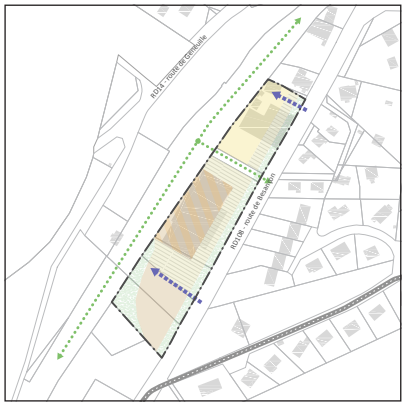
/// PLU Devecey _ OAP _ Synthèse ////////////



## OAP N°5 // UBa1 ‘‘Cœur commerçant’’

Nombre de logements minimal souhaité : 30
dont conventionnés : 25% minimum

Surface de la zone : 7 615m$^2$
Densité minimale prévue : 39,4 logements / hectare



## OAP N°6 // UB1 ‘‘Entrée de ville Sud’’

Nombre de logements minimal souhaité : 35
dont conventionnés : 15 minimum

Surface de la zone : 13 817 m$^2$
Densité minimale prévue : 25,4 logements / hectare




## OAP N°7 // UB2 ‘‘Secteur Gare’’ (si le projet de halte ferroviaire n'était pas retenu dans le cadre de la révision du SCoT, le site pourrait accueillir un projet de logements à destination des séniors nécessitant la mise en œuvre d'un e procédure d'évolution du PLU).

Nombre de logements minimal souhaité : 21
dont conventionnés : 50% minimum

Surface de la zone : 12 624 m$^2$
Densité minimale prévue : 16,6 logements / hectare

/// PLU Devecey _ OAP _ Synthèse ////////////

SOLIHA
SOLIDAIRES POUR L'HABITAT

JURA

32 rue Rouget de Lisle
BP 20460
39007 LONS-LE-SAUNIER CEDEX
Tél. : 03.84.86.19.10 // Fax : 03.84.86.19.19
Mail : contact@jura.soliha.fr // Site internet : www.jura.soliha.fr