

AVALLON

PLAN LOCAL D'URBANISME



2- Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

REVISION prescrite par la délibération du Conseil Municipal du 07 février 2008

PLU approuvé par DCM du 18 Février 2014

INTRODUCTION

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues par la commune, dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme.

Ce document exprime donc des choix dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme.

Il a pour objet de définir les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune et doit s'inscrire dans la logique du développement durable dont l'article L.121.1 du Code de l'Urbanisme précise la nature pour ce qui concerne :

- l'équilibre entre les différents modes de développement urbain (étalement /renouvellement) ;
- la diversité urbaine et la mixité sociale ;
- l'utilisation économe et équilibrée des différents espaces du territoire communal.

Le règlement et les documents graphiques du Plan Local d'Urbanisme devront être cohérents avec ces choix.

Ce PADD établit le projet d'urbanisme et d'aménagement de la commune à l'horizon 2030, avec la volonté d'anticiper une mutation en profondeur de la ville et de préserver les potentialités.

SOMMAIRE

1 CONFORTER LA VOCATION DU POLE	3
1.1 L'ambition générale	3
1.2 Organiser l'accessibilité et les déplacements.....	4
1.3 Maintenir un tissu économique fort	7
1.4 Mettre en valeur les atouts touristiques et de loisirs.....	9
2. AMELIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS	10
2.1 Optimiser les déplacements internes et le fonctionnement urbain ..	10
2.2 Prévoir et organiser le regain résidentiel.....	13
3. PRESERVER LES QUALITES ET DYNAMIQUES RURALES.....	17
3.1 Maintenir les grands équilibres naturels.....	18
3.2 Valoriser les paysages identitaires avallonnais	20
3.3 Pérenniser le développement agricole et forestier	22

1. CONFORTER LA VOCATION DU POLE D'AVALLON

1.1 L'AMBITION GENERALE

L'ambition portée par la municipalité est d'affirmer le rôle d'Avallon au regard de ses grandes fonctions économiques, touristiques, culturelles et de services, au sein à la fois de l'armature régionale entre Auxerre et Dijon et de son bassin de vie. Sa capacité à attirer et maintenir la population sur son territoire est un facteur essentiel pour son devenir.

1.1.1 Des forces de centralité et des potentiels à valoriser

Le dynamisme d'Avallon s'appuie sur trois forces de centralité, qu'il s'agit de renforcer :

- son poids économique,
Les principaux gisements d'emplois (industrie, grande distribution) sont confortés tout en favorisant l'implantation d'activités nouvelles. Pour cela, une offre attractive et adaptée aux besoins des entreprises doit être proposée dans les sites existants et futurs : foncier et locaux disponibles, accessibilité routière et ferrée, haut-débit et qualité du cadre environnant.
- son niveau de services et d'équipements supérieurs
Avallon dispose également d'une offre d'équipements et de services particulièrement étoffée pour une population de 8000 habitants, qu'il convient de conforter dans une logique de bassin de vie.
- ses atouts touristiques
Ce potentiel longtemps sous-exploité est en voie de conquête, avec :
 - sa position de « base arrière » de Vézelay pour les commerces, services et hébergements,
 - son offre en matière de sport et de nature, avec la vallée du Cousin et la porte nord du massif du Morvan (VTT, grande traversée du Morvan),
 - son offre de tourisme urbain et culturel.

La colline de Vézelay, reconnue pour son site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO poursuit ses efforts de reconnaissance et de valorisation avec l'opération « grand site de France ». L'adhésion d'Avallon au parc naturel

régional du Morvan en 2006 laisse envisager une meilleure visibilité pour les visiteurs.

1.1.2 Des axes de transports et de déplacements structurants pour l'attractivité d'Avallon

Les élus souhaitent tirer parti de la convergence d'infrastructures de communication de bon niveau, plaçant la ville sur le principal axe d'échanges nord-sud de la Bourgogne et à proximité de la région parisienne avec :

- la proximité de l'A6 (échangeurs de Sauvigny-le-Bois et de Nitry),
- la modernisation de la desserte ferroviaire permettant des liaisons plus efficaces et cadencées avec l'Ile-de-France.

A l'échelle de la ville, avec le bouclage de la rocade nord-ouest, la RD606 a donc vocation à devenir un axe apaisé, permettant de maîtriser les flux automobiles périurbains et intramuros de la ville.

Enfin, la présence d'un aéroport constitue un potentiel intéressant à valoriser en tant qu'infrastructure de loisirs, voire d'appui à l'économie.

1.1.3 Un dynamisme démographique et résidentiel à retrouver

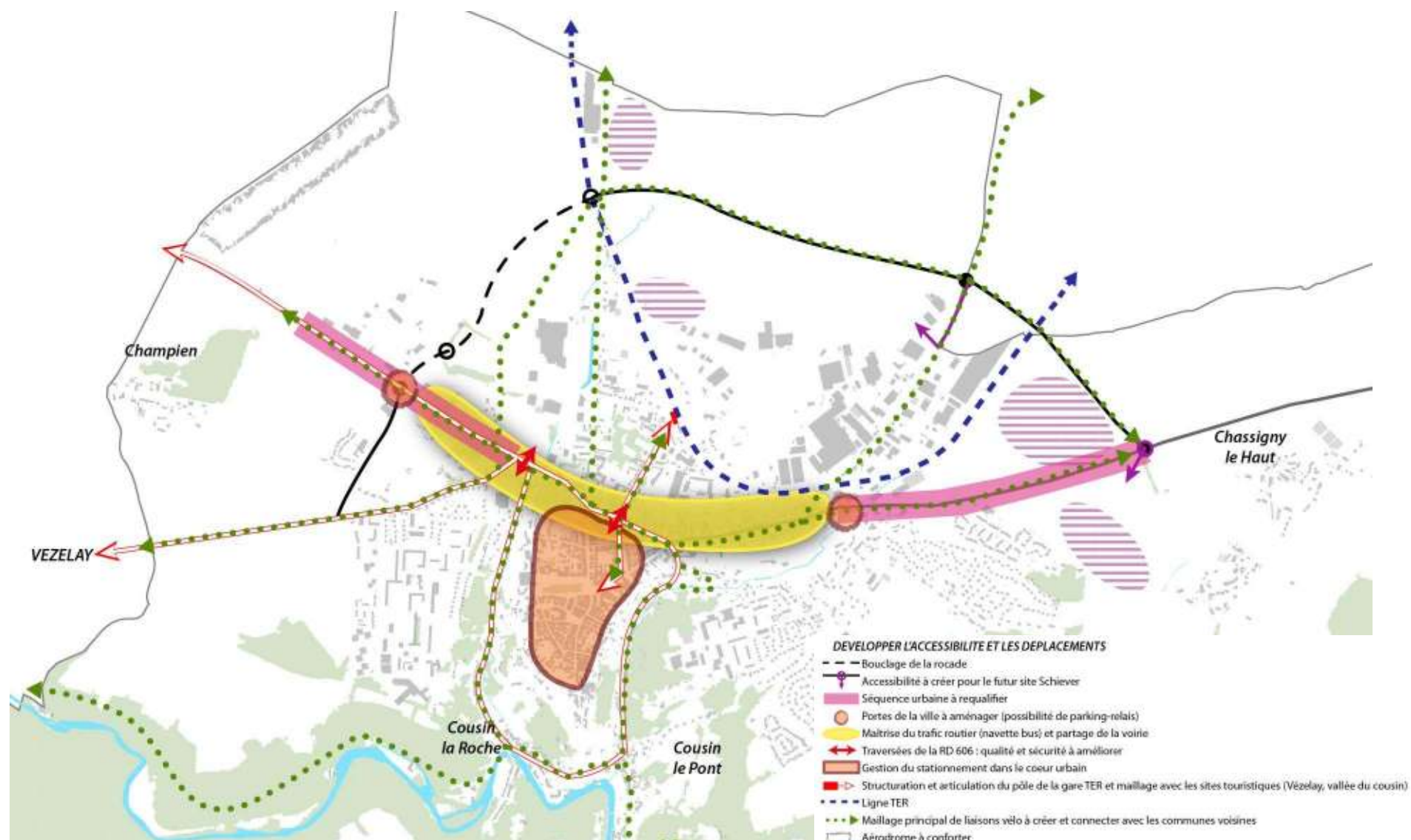
La priorité est de redonner à Avallon sa vocation d'accueil résidentiel et maîtriser le phénomène de périurbanisation observé depuis les années 1990. Le rayonnement et le rôle fédérateur d'Avallon ne pourront s'affirmer qu'en retrouvant un équilibre et un dynamisme démographique au sein de l'aire urbaine. Cela repose donc sur sa capacité à offrir une offre d'habitat attractive, ainsi que des services et des équipements de niveau supérieurs (formation, santé, culture, activités tertiaires publiques et privées).

Un objectif démographique de +3% est retenu sur la période 2014-2030, nécessitant la production de logements pour les habitants actuels et à venir.

Pour mieux répondre aux besoins, l'offre d'habitat doit être plus qualitative et davantage adaptée à la double identité d'Avallon, à la fois de ville-centre et de ville à la campagne. La ville doit plus globalement jouer la carte de la qualité de son cadre de vie, pour donner ou redonner envie aux habitants de s'y installer, d'y vivre et d'y travailler. Il s'agit donc de proposer une nouvelle « qualité de

ville », au travers de la reconquête des quartiers existants, autant que des nouveaux secteurs d'extension.

1.2 ORGANISER L'ACCESSIBILITE ET LES DEPLACEMENTS



1.2.1 Redéfinir la place des véhicules motorisés dans la ville

▪ Tirer parti du bouclage de la rocade d'Avallon

La mise en service de la rocade est une opportunité pour faire évoluer la ville en profondeur et de redéfinir la place des véhicules motorisés. L'enjeu est de réduire le trafic routier en centre-ville, tout en facilitant l'accès aux personnes venant de l'extérieur : salariés résidant dans les communes alentours, usagers des services publics, consommateurs et touristes.

Une partie de la circulation étant intimement liée aux activités présentes dans la ville, les extensions ou créations de sites d'activités sont positionnées à proximité immédiate de la rocade, tel que le projet des établissements Schiever de construction de son siège social.

▪ Retraitement de la RD606

Différents aménagements sont à envisager pour assurer un véritable partage de la voie entre automobilistes, piétons et cyclistes :

- affirmation du caractère urbain de la D606, avec un travail sur les entrées de ville et les stationnements ;
- amélioration de la qualité et de la sécurité des traversées tous modes, au niveau de la promenade des capucins (lien entre le centre-ville et la gare TER) et de la place du cimetière ;
- sécurisation des déplacements par l'aménagement de pistes cyclables, limitation de la vitesse, etc.

Il s'agit également pour Avallon de faire peau neuve et de mettre en scène la présence de sites touristiques d'exception (le Vieil Avallon et la vallée du Cousin), non perceptibles depuis la D606, en réaménagement les séquences urbaines d'entrées de ville.

▪ Gestion du stationnement et de la circulation dans le centre-ville

La gestion du stationnement dans le centre historique et de ses abords est considérée comme une priorité par les élus. Suite à une étude d'optimisation du stationnement réalisée en 2009-2010, l'usage et la tarification de l'offre sont en

cours de réadaptation dans les secteurs du centre ancien, de la place Vauban et du Général de Gaulle, de la rue de Lyon et du cœur historique.

L'objectif est de mieux organiser l'occupation actuellement anarchique de ces espaces y compris pour les résidents et de permettre une rotation élevée à proximité des commerces.

En dehors du centre-ville, la mutualisation des parkings pour différents usages est à encourager, avec par exemple l'ouverture de parkings privés au public ou encore un système combiné de parkings-relais avec navette aux entrées de ville.

1.2.2 Faire émerger une vision globale des déplacements, en lien avec la gare et le centre-ville

▪ Restructuration du pôle de gare TER

La présence de la gare TER constitue un atout indispensable au développement, à moyen et long terme, de la ville d'Avallon et des communes limitrophes, Il est donc indispensable d'anticiper la requalification du pôle de la gare :

- articuler plus efficacement les différents modes de transports : trains, autocars interurbains, navette de bus, vélos, taxis et voitures,
- moderniser et sécuriser les abords de la gare,
- permettre l'évolution du quartier (densification et renforcement de la mixité des fonctions) en continuité avec le centre-ville.

La gare TER, en tant que porte d'entrée de l'offre touristique régionale, est à maintenir durablement : départ de navettes touristiques vers Vézelay et la vallée du Cousin et possibilité de rejoindre les principaux itinéraires de randonnée. Il convient donc d'améliorer l'accessibilité de la gare (dépose-minute, parkings vélos,...) et de réfléchir depuis la gare à une meilleure desserte du centre-ville, équipements et quartiers.

▪ Développement coordonné des alternatives à l'automobile

La ville souhaite participer à la diminution de la part de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens (travail, étude, loisirs), par deux leviers :

- assurer des liaisons cyclables sécurisées et continues avec les communes les plus proches du nord de la vallée du Cousin,

- conforter la navette interquartiers Citéo et envisager d'autres modes déplacements partagés (par exemple le plan de déplacements interentreprises, le pédibus/vélobus ou encore le covoiturage).

Les alternatives durables à l'automobile sont à développer pour des usages quotidiens et de loisirs, par plusieurs leviers :

- en structurant et en sécurisant un réseau de déplacements doux, depuis la gare TER, dans la vallée du Cousin, à l'ensemble de la ville et avec les communes les plus proches du nord de la vallée du Cousin
- en confortant la navette interquartiers Citéo, avec des secteurs de densification urbaine (centre-ville, RD606)
- en envisageant des modes déplacements partagés : pédibus/vélobus, covoiturage.

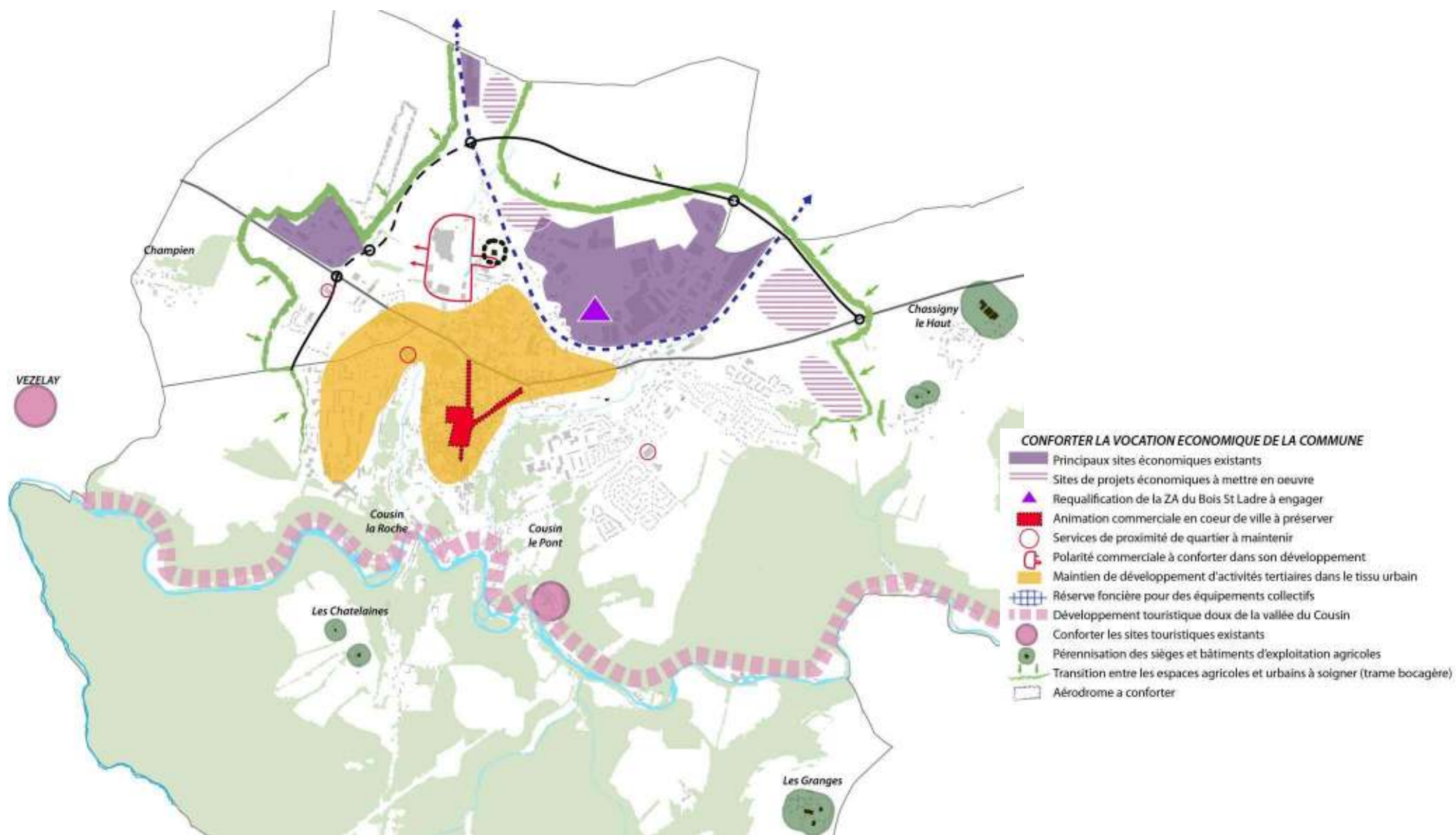
Depuis la gare TER, des dispositifs de type parkings et location de vélos pour un accès direct à la vallée du Cousin et une découverte en vélo du Vieil Avallon, pourraient être envisagés. Plus globalement, il importe de développer le stationnement des cycles, en prévoyant des installations dédiées au stationnement sécurisé des vélos, prioritairement aux abords immédiats des équipements publics.

1.2.3 Développer les communications numériques

Dans le cadre du développement des communications numériques, le haut débit constitue une nécessité pour l'attractivité générale de la ville.

Les élus souhaitent que soient satisfaits les besoins de raccordement au réseau ADSL à l'usage des activités économiques et des habitants, collectivités et activités économiques en particulier concernant les zones d'activités Porte d'Avallon et du siège social Schiever).

1.3 MAINTENIR UN TISSU ECONOMIQUE FORT



1.3.1 Diversifier et mobiliser l'offre de sites d'accueil économique

Poursuivre la dynamique de croissance économique

Les élus souhaitent conforter le rôle de centralité économique d'Avallon, en misant sur une perspective de création d'emplois variant entre 450 et 600 emplois à l'horizon 2030.

Pour répondre aux besoins des activités industrielles, artisanales et tertiaires, les capacités d'accueil sont mobilisées dans le tissu urbain existant, mais aussi par la création/extension de sites d'activités. Les besoins fonciers sont estimés entre 14 et 16 hectares, avec deux sites d'extension : en entrée Est de la ville (D606) et aux abords de la rocade nord (D944).

L'urbanisation de ces secteurs nécessite un traitement paysager et urbain de grande qualité (aspect extérieur des constructions, hauteur, recul, végétal,...), pour répondre à un double objectif : valoriser les paysages perçus depuis la route, notamment en entrée de ville, et assurer la transition avec les espaces agricoles et la trame bocagère.

Activités tertiaires dans le tissu urbain

Le PADD veille à développer des possibilités d'accueil de nouveaux emplois tertiaires dans le centre-ville et les principaux sites de renouvellement urbain. La mixité des fonctions est à privilégier dans le centre-ville, le pôle de la gare, les faubourgs et la Morlande. De petites entreprises tertiaires, des activités artisanales et libérales, compatibles avec la vocation résidentielle dominante des secteurs, peuvent s'y implanter.

Concernant l'offre de santé, le pôle d'Avallon doit œuvrer pour le maintien d'une offre performante de services aux personnes. A ce titre, les besoins de développement du pôle hospitalier (centre-ville et la Morlande) et des autres équipements publics sont pris en compte.

Evolution et développement des zones d'activités

- **Zones d'activités industrielle et artisanale de La Croix-Verte, Bois-St-Ladre et Derrière les Prés**

Le secteur au nord de la voie ferrée, comprenant les sites d'activités de la Croix-Verte, du Bois St-Ladre et Derrière Les Prés, nécessite une attention

particulière en termes de requalification urbaine, d'accessibilité et de maillage entre les trois sites.

Les élus retiennent une extension limitée dans ce secteur, compte tenu de la présence d'espaces agricoles et bocagers majeurs et de contraintes à l'urbanisation fortes. On y favorisera l'implantation d'activités ne nécessitant pas une surface de vente ouverte au public.

- **Zone d'activités Porte d'Avallon**

La zone d'activités Porte d'Avallon en entrée Est de la D606 est dédiée à l'accueil d'activités tertiaires et artisanales, avec un potentiel foncier de 9 hectares.

- **Extensions ponctuelles**

Des secteurs d'extensions plus ponctuels sont envisagés, pour répondre aux besoins de développement des activités existantes :

- Secteur d'entrée Est D606, dédié à l'implantation du siège social Schiever. Ce secteur nécessite la création d'une voie de desserte depuis la D606.
- Zone d'activités des Raviers (D944), avec une zone d'extension prévue notamment pour l'extension future de l'entreprise SKF.

1.3.2 Confirmer le rôle de vitrine commerciale, touristique et de services du centre-ville

Les élus souhaitent conforter l'animation commerciale du centre-ville, en encourageant la mixité des fonctions (commerces, services, bureaux et habitat), ainsi que l'implantation de commerces à dominante touristique. L'implantation et l'évolution de l'activité commerciale en rez-de-chaussée est donc encouragée, en particulier le long des axes suivants : les rues de Paris, de Lyon et Grande rue, en passant par la place Vauban, le marché couvert et la place du Général de Gaulle. Toutefois, cela ne doit pas conduire à compromettre l'accès aux logements situés en étage, dont la réoccupation (logements inoccupés) constitue une priorité.

Cette ambition est confortée par la politique de gestion du stationnement et de la circulation automobile, avec le souci de désengorger le centre-ville, sans porter atteinte à l'attractivité des commerces et du marché bi-hebdomadaire.

1.3.3 Encadrer l'évolution des autres pôles commerciaux

Dans une logique d'équilibre avec les commerces de proximité, le PADD conforte les pôles existants, sans en créer de nouveau. Il s'agit d'éviter un « éparpillement » des enseignes commerciales aux différentes portes d'entrée (D606, D944 et D957). L'intégration paysagère et urbaine des extensions doit être à la hauteur de l'image attendue pour une ville vitrine touristique. La réglementation sera adaptée en termes d'aspect extérieur des constructions ou encore d'aménagements extérieurs et plantations, notamment dans les secteurs aux abords du périmètre historique protégé (servitude AC4).

1.4 METTRE EN VALEUR LES ATOUTS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

1.4.1 Autoriser un usage touristique doux de la vallée du Cousin

La commune doit tirer avantage de ses nombreux atouts, tout en intégrant la richesse et la fragilité des espaces naturels, préservés à plusieurs titres :

- La vallée du Cousin avec ses nombreux milieux naturels de grand intérêt écologique, classés en zone Natura 2000,
- La protection du site bâti historique, des vallons, terrasses et de la vallée du Cousin (servitude AC4),
- Les monuments et sites inscrits du Vieil Avallon.

Concernant la vallée du Cousin, l'objectif est de mettre en valeur ces espaces et de les ouvrir au public pour des activités de loisirs respectueuses des sites et des paysages, en se fondant sur :

- L'aménagement et la valorisation d'espaces de détente le long du Cousin : pêche, pique-nique, promenade et observation de la faune et flore sauvage, manifestations et animations ;
- L'aménagement et la création d'équipements légers : activités nautiques, découverte du patrimoine urbain (moulins), etc. ;
- L'entretien et le développement de réseaux de sentiers pédestres et deux roues (VTT) ;

- La préservation des vallons et terrasses, par la résorption des quelques points noirs et la mise en scène des abords (remise en état/réhabilitation des murs de soutènement et jardins ; aménagement de passages piétons).

La valorisation touristique se fonde sur un traitement de la voirie permettant un réel partage de cette dernière entre les différents modes de déplacements et favorisant la découverte de la vallée à pied et en vélo, la valorisation des espaces de détente dans la vallée et la lisibilité des cheminements entre le centre d'Avallon et la vallée.

Dans une logique touristique et de préservation du patrimoine bâti, le développement d'hébergement, d'hôtellerie-restauration, d'activités d'artisanat d'art et d'agro-tourisme (ferme-auberge, gîte, centre équestre) sera privilégié, sous réserve de compatibilité avec les dispositions de la servitude AC4 et du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI). Les nouvelles implantations à vocation industrielle ne sont pas envisagées dans ce secteur.

1.4.2 Assurer le développement et l'adaptation des équipements majeurs

Le PADD prend en compte les besoins d'évolution des équipements à vocation sportive et culturelle de la ville, pour l'ensemble des habitants de la ville d'Avallon et des communes du bassin de vie et, pour les visiteurs.

L'accès à la culture passe par le maintien du cinéma et de salles d'expositions, l'organisation de manifestations culturelles et le développement d'un équipement intercommunal à usage multiple (réflexion de la communauté de communes en cours).

La commune réfléchit également à l'évolution de ses équipements (modernisation, extension voire déplacement), notamment de la piscine et du cimetière.

Par ailleurs, un secteur en entrée Ouest de la D606 est réservé pour la création d'une aire de grand passage (environ 3 ha).

Ces besoins d'équipements ne sont pas encore définis précisément dans leur dimensionnement et leur localisation, mais plusieurs secteurs pourraient à terme les accueillir, par réhabilitation d'emprises bâties ou par construction neuve, par exemple le long de la rocade et du chemin de Thory.

2. AMELIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

2.1 OPTIMISER LES DEPLACEMENTS INTERNES ET LE FONCTIONNEMENT URBAIN

OPTIMISER LES DEPLACEMENTS INTERNES

- Axes structurants de déplacements collectifs et de recomposition urbaine
- Maîtrise du stationnement du coeur urbain.
- - - Ligne TER
- Requalification / création d'espaces publics stratégiques
- Maillage principal de liaisons vélo à créer et connecter avec les communes voisines
- Poursuite de l'aménagement du tour des Remparts et continuité avec les quartiers de la Morlande et de Chaume
- Sites d'extension urbaine
- Sites de projets économiques à mettre en oeuvre
- Accessibilité à créer pour la zone industrielle de la Croix-Verte
- Hameaux à connecter à un réseau de transport à la demande
- Aéroport à conforter



2.1.1 Développer les transports collectifs et gérer les flux

Déploiement des navettes de transport urbain

En complément de la politique de gestion du stationnement automobile dans le centre-ville, la municipalité pourra renforcer le réseau de transport urbain actuel (navette de bus inter quartiers « Citéo »), dans une logique de maintien de la population et de valorisation touristique.

Une évolution en termes de points d'arrêts, d'horaires de fonctionnement et de fréquence est à envisager, de nature à permettre un accès aux équipements publics (hôpital, stade, centre commercial) en lien avec la gare TER.

Rationalisation des flux de transports scolaires dans la ville

Les lignes de transports scolaires posent des problèmes d'engorgement aux abords des collèges et lycée dans le quartier des Chaumes, mais aussi dans le centre-ville aux heures de pointe. Dans un souci d'efficacité et de sécurisation des abords des établissements scolaires, une solution pourrait être envisagée de rationaliser les flux de transports scolaires de la ville, en regroupant, puis en réacheminant l'ensemble des enfants et étudiants par quartier et non plus par établissement.

Lien entre l'urbanisme et le renforcement l'usage des transports en commun et des modes doux

L'usage des transports en commun et des modes doux ne deviendra réellement attractif qu'à la condition d'agir sur l'urbanisme : extension mesurée de l'urbanisation, rapprochement des usagers potentiels des axes desservis par la navette Citéo et de la gare.

Plusieurs secteurs stratégiques dans la ville peuvent y contribuer : les faubourgs le long de la RD606, en particulier les rues Carnot et de Lyon, le quartier de la gare.

En lien avec le désenclavement de la D606, les élus souhaitent valoriser les principales centralités et la convivialité de leurs espaces publics (centre-ville, La Morlande, Les Chaumes et la gare), en retenant les principes suivants :

- améliorer le franchissement de la D606, au niveau de la promenade des capucins et de la place du cimetière ;

- faciliter les circulations de bus dans les différents quartiers par un aménagement adapté de l'espace public ;
- requalifier en priorité la place Vauban (jonction avec la rue de Lyon) et créer une centralité au niveau de la future extension du quartier des Chaumes.
- veiller à créer des quartiers connectés au reste de la ville, par une voirie simple et hiérarchisée,

2.1.2 Organiser les déplacements de proximité dans la ville

Pour maîtriser les déplacements automobiles de courte distance dans la ville, des continuités sont à aménager et conforter à différentes échelles, avec pour fil conducteur l'axe de la RD 606 :

Liaisons dans les quartiers

La Morlande fait l'objet d'un réaménagement en profondeur de son maillage interne à la fois routier et piétonnier : création d'une venelle nord-sud et de deux traversées est-ouest s'appuyant sur les parvis des équipements existants ou en projet (Espace Victor Hugo).

Au niveau des quartiers des Chaumes et des Chaumottes, l'aménagement d'une liaison piétonne est-ouest est souhaitable pour favoriser la traversée de l'ensemble du quartier et rejoindre les équipements sportifs et scolaires.

Liaisons entre les quartiers (La Morlande-Centre-Les Chaumes)

Entre la Morlande et le centre-ville, les cheminements piétons existants sont confortés entre le pôle hospitalier (chemin du Château d'Alger), la route de Cousin-le-Pont et le centre historique via la rue de la Fontaine neuve.

Entre la rocade et la zone commerciale nord, le chemin piétonnier de Thory situé en ligne de crête est conservé dans les aménagements futurs.

Le quartier des Chaumes est davantage enclavé et nécessite de récupérer la route de Lormes à l'ouest (Cousin-la-Roche) ou au nord au début de cette même rue. Une réflexion est à engager pour améliorer les liaisons avec le centre historique et en se réservant la possibilité à long terme d'une passerelle au-dessus de la combe des Minimes.

Au niveau du centre historique, l'amélioration des itinéraires existants piétonniers et cyclables est également indispensable. Le Tour des Remparts de la vieille ville, accessible aux piétons et VTT, nécessite un bouclage entre la rue du rempart et la rue Beurdelaine. L'objectif est de permettre une découverte complète du vallon des Minimés, avec un accès à la route de Lormes et en continuité avec les quartiers des Chaumes et de la Morlande.

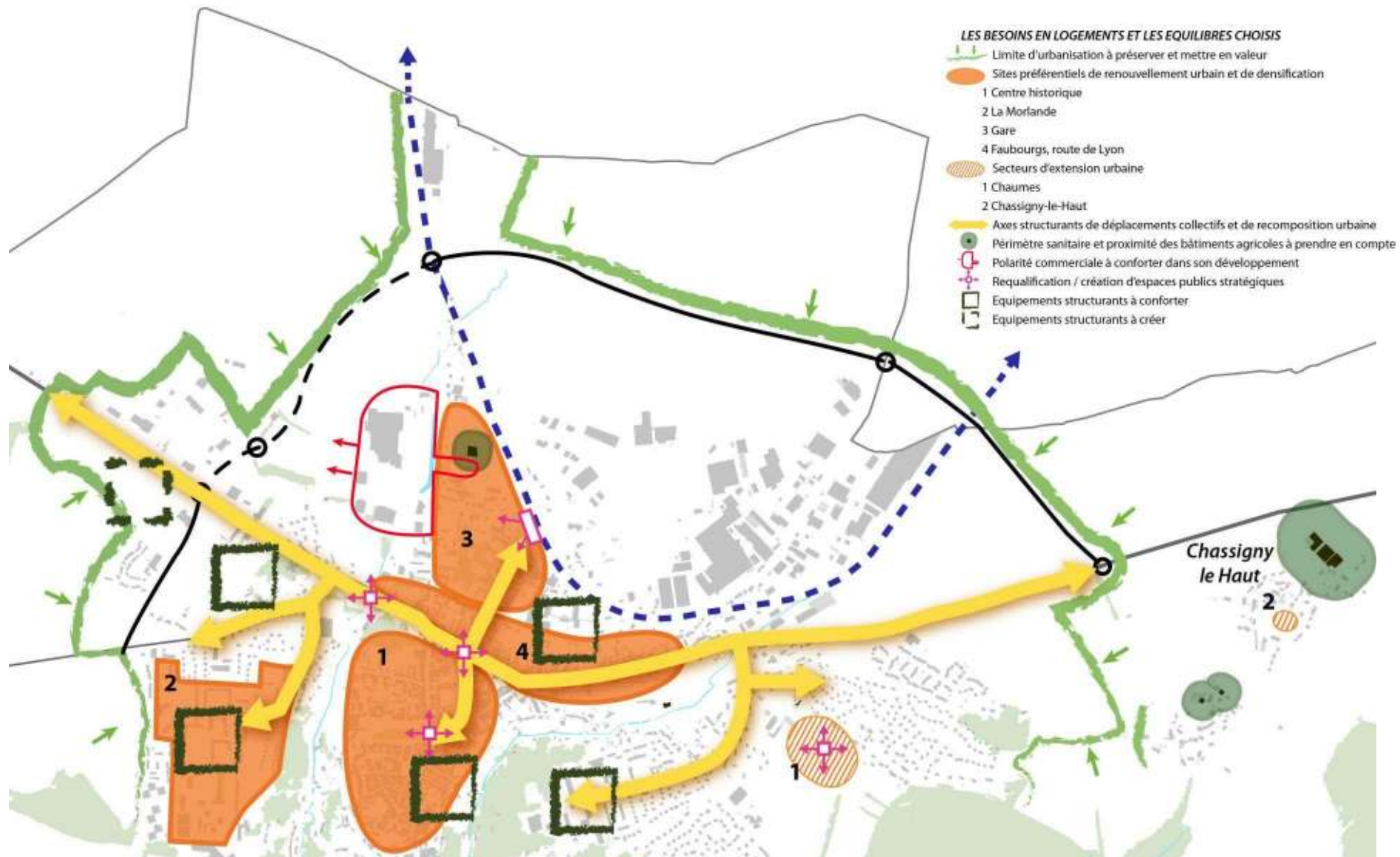
Enfin, les liaisons douces sont également indispensables dans la vallée du Cousin et entre le centre d'Avallon et la vallée, pour encourager la découverte de la vallée à pied et à vélo.

Liaisons avec les sites d'activités (Grande Corvée, Raviers, Croix-Verte et Porte d'Avallon)

Des pistes cyclables sont à prévoir le long des voiries existantes, lors de la réfection des voiries, en particulier :

- le long de la D606 jusqu'à la ZA Porte d'Avallon et la zone d'activités de la Grande Corvée à l'ouest ;
- la D957 (route de Sauvigny-le-Bois) ;
- la D944, en assurant la jonction entre la voie vélo existante, le futur giratoire et la zone d'activités des Raviers.

2.2 PREVOIR ET ORGANISER LE REGAIN RESIDENTIEL



2.2.1 La croissance démographique et les besoins en logements

Un objectif de croissance ambitieux de la population : +3% entre 2014 et 2030

Les élus souhaitent mener une politique volontariste d'accueil de population et de développement urbain, de nature à retrouver une attractivité à la mesure des fonctions économiques et de services d'Avallon.

A l'horizon 2030 (horizon du PLU), l'objectif est de maintenir la population avallonnaise et d'accueillir 200 à 220 habitants supplémentaires, soit une augmentation de +3% entre 2014 et 2030 (soit +0,2% par an contre -1,3% par an entre 1999 et 2006).

Un besoin de 520 logements dans les 15 prochaines années

L'objectif démographique retenu nécessite la production d'au moins 520 logements d'ici 16 ans, dont 280 logements pour maintenir la population (dessalement des ménages).

L'accueil de ménages actifs limiterait légèrement, à terme, le vieillissement de la population avallonnaise. On prévoit à 2030, une taille moyenne des ménages de 1,95 personnes, contre 2,10 aujourd'hui.

Une diversité et une mixité urbaine attractive

Pour permettre aux activités et aux populations qui le veulent de s'installer sur Avallon, il est impératif de proposer un choix en logements adapté en qualité et en quantité, en veillant à la complémentarité entre les différents produits et en évitant de jouer systématiquement la concurrence avec les lotissements pavillonnaires construits dans les petits bourgs et villages ruraux.

Pour y répondre, le parc de logements doit être diversifié, tant en ce qui concerne la typologie des logements (individuel, collectif), leur taille (studio, T2, T3, etc.) ou leur statut (locatif ou en accession, privé ou social).

Il convient d'encourager le développement d'un habitat intermédiaire (appartements, maisons de ville, maisons jumelées et petits collectifs avec

extérieurs privés) et la constructibilité sur des petites parcelles permettant une plus grande accessibilité au foncier.

Le développement d'une offre en logements aidés est encouragé, en complément de la requalification de l'habitat social mené dans le quartier de la Morlande et des opérations portées par Domanys.

Enfin, une offre pour les personnes âgées recherchant la proximité des commerces et services du centre-ville doit être proposée.

2.2.2 Retenir des principes d'urbanisation économe et de qualité

Recentrer le développement dans l'enveloppe urbaine de la ville

La volonté municipale est de mener une politique de renouvellement urbain, répondant aux objectifs suivants :

- Contribuer au repeuplement et à l'animation d'Avallon, en particulier du centre-ville,
- Stopper l'urbanisation aux limites de la rocade au nord et à l'enveloppe urbaine existante, notamment au niveau des routes de Paris et de Vézelay, permettant ainsi de maîtriser la consommation de l'espace, de stopper le mitage des espaces agricoles et naturels et de préserver les paysages emblématiques aux portes de la ville.

Pour répondre à cette ambition, le PADD privilégie en premier lieu :

- la reconquête des logements vacants (environ 150 logements sur les 462 logements vacants en 2006),
- le renouvellement urbain et la densification spontanée (changement de destination et redivision de logements) en visant 100 logements.

En second lieu, la mobilisation du foncier (environ 270 logements) concerne essentiellement la densification du parcellaire (urbanisation des espaces libres et division de parcelles dans l'enveloppe urbaine) et des extensions urbaines sur des surfaces réduites.

Les besoins fonciers

Au total, ce sont près de 11 hectares de foncier à mobiliser pour permettre la construction des 270 logements sur du foncier libre (secteurs déjà urbanisés ou extension).

Au sein de l'enveloppe urbaine, les capacités résiduelles (espaces libres, densification parcellaire) répondent pour moitié à la construction des 270 logements, sur près de 5 hectares.

La volonté est de limiter la consommation d'espace et lutter contre l'étalement urbain, avec deux principes forts :

- une ponction d'espaces à vocation agricole et naturelle de 6 hectares dont 5 hectares en extension urbaine (Les Chaumes),
- pas d'extension des hameaux, compte tenu de la forte présence de l'agriculture (Les Granges, Chassigny-le-Haut et le Bas et les Petites Châtelaines en particulier) et de leur relatif éloignement de la ville.

A cela, il faut ajouter 14 à 16 ha pour le développement économique et près de 3 ha pour la création d'une aire de grand passage.

Par rapport à la consommation foncière observée entre 2002 et 2013 (34 ha au total), la consommation d'espaces agricoles et naturels à l'horizon 2030 est réduite d'environ -40 %.

Améliorer la qualité résidentielle de l'habitat

Des formes urbaines de grande qualité environnementale sont à promouvoir, en montrant l'exemple en tant que commune membre du parc naturel régional du Morvan :

- promotion d'une architecture contemporaine de qualité (démarches de Haute Qualité Environnementale, utilisation des énergies renouvelables, utilisation du bois du Morvan, etc.) respectueuse de l'identité patrimoniale locale ;
- requalification des bâtiments vieillissants pour un meilleur confort et une meilleure gestion des flux (énergie, eau, déchets ...) ;
- prise en compte de l'impact du climat (ensoleillement, vents dominants ...) dans la conception des nouveaux bâtiments.

Il faut également miser sur la qualité de vie des différents quartiers de ville. Différents principes sont à retenir :

- veiller à ce que les extensions urbaines et/ou le renouvellement dans la ville, soient intégrés au tissu urbain existant,
- permettre une desserte satisfaisante en modes de transports alternatifs à l'automobile (navette, cheminements piétons et vélos),
- renforcer l'offre de logements dans les quartiers et en continuité immédiate, afin de maintenir les équipements, services et commerces existants « à portée de pied » des riverains. La mixité fonctionnelle dans les quartiers résidentiels est donc à rechercher.

La conception et l'aménagement d'espaces publics contribuent également à renforcer l'identité des quartiers, offrant des lieux de convivialité (espaces verts et de loisirs). Le PADD impose la réalisation d'espaces verts, de plantations et d'espaces publics de qualité dans les opérations futures, afin de conserver le caractère aéré et verte de la commune. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation préciseront ces principes dans les quartiers principaux.

2.2.3 Donner la priorité au renouvellement urbain et à la densification du tissu existant

Le développement de l'offre résidentielle d'Avallon doit favoriser un choix multiple de lieux de résidence dans un environnement attractif, proche du centre-ville et de ses équipements.

Cinq secteurs comportent des potentiels de développement et de recomposition urbaine importants : le centre-ville, La Morlande, les faubourgs de la rue de Lyon, la gare et les Chaumes.

Centre historique : réhabilitation du parc privé

La municipalité souhaite mener une politique volontariste de remise sur le marché des logements inoccupés pour la plupart privés, en mobilisant les outils et moyens adaptés :

- dispositifs d'amélioration de l'habitat indigne : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) renouvellement urbain, en lien avec la précarité énergétique et la valorisation patrimoniale du secteur ;
- restructuration plus en profondeur pour créer des "espaces de respiration" en cœur de ville et d'îlots bâtis, en réponse aux besoins résidentiels contemporains (création d'espaces verts ou de stationnements privés).

La Morlande : poursuite du renouvellement du parc locatif social

La municipalité a inscrit le quartier dans un plan de recomposition urbaine sur la période 2005-2015, prévoyant une meilleure prise en compte des aspects paysagers, de loisirs, de stationnement et de circulation piétonne.

Le programme prévoit la démolition et la reconstruction d'une partie du parc locatif, avec le maintien du nombre total de logements, la reconstitution d'une offre de qualité et la diversification des produits.

Des remaniements de voies et un travail sur les espaces publics sont également nécessaires, afin de faire évoluer l'image du quartier et sa fonctionnalité.

Faubourgs de la rue de Lyon : mutation des friches et reconquête de la RD606 pour de l'habitat

Le retraitement de la D606, en lien avec le bouclage de la rocade, va enclencher une dynamique de renouveau dans ce quartier d'entrée de ville, permettant de proposer une gamme de logements diversifiée et offrant les avantages de l'habitat périurbain (confort et cadre de vie).

La présence d'habitat indigne y est également préoccupante et pourra faire l'objet d'une OPAH renouvellement urbain. Ce secteur fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation, dans le cadre du PLU.

Quartier de la gare : maîtrise de l'évolution des dents creuses et recomposition urbaine

Les élus retiennent deux secteurs prioritaires où l'émergence de quartiers durables et de qualité est souhaitée : mixité des fonctions (habitat, activités tertiaires et équipements) et offre d'habitat diversifiée (petits collectifs et habitat intermédiaire type maisons de ville). Il s'agit des secteurs suivants :

- le cœur d'îlot délimité par les avenues Doumer et du 11 novembre, présentant un potentiel foncier estimé à plus de 2 hectares,
- le siège d'exploitation agricole et ses abords situés rue du Général de Gaulle, à réinvestir à moyen voire long terme.

Le quartier de la gare fait l'objet de deux orientations d'aménagement et de programmation, dans le cadre du PLU pour définir plus précisément les principes clés de mobilisation et d'évolution du foncier restant.

Les Chaumes : évolution des lotissements de première génération

Les élus souhaitent encourager la mutation des quartiers les plus anciens, les ouvrir sur le reste de la ville et optimiser les capacités de construction à la parcelle, en jouant sur :

- l'évolution du bâti qui demande parfois des possibilités d'extensions et d'amélioration des performances énergétiques,
- l'assouplissement des règles d'implantation du bâti et de hauteur,
- les règles en matière de clôtures : hauteur, constitution, végétalisation...,
- les modes d'occupation admis, notamment de petites activités économiques compatibles avec le caractère résidentiel du secteur.

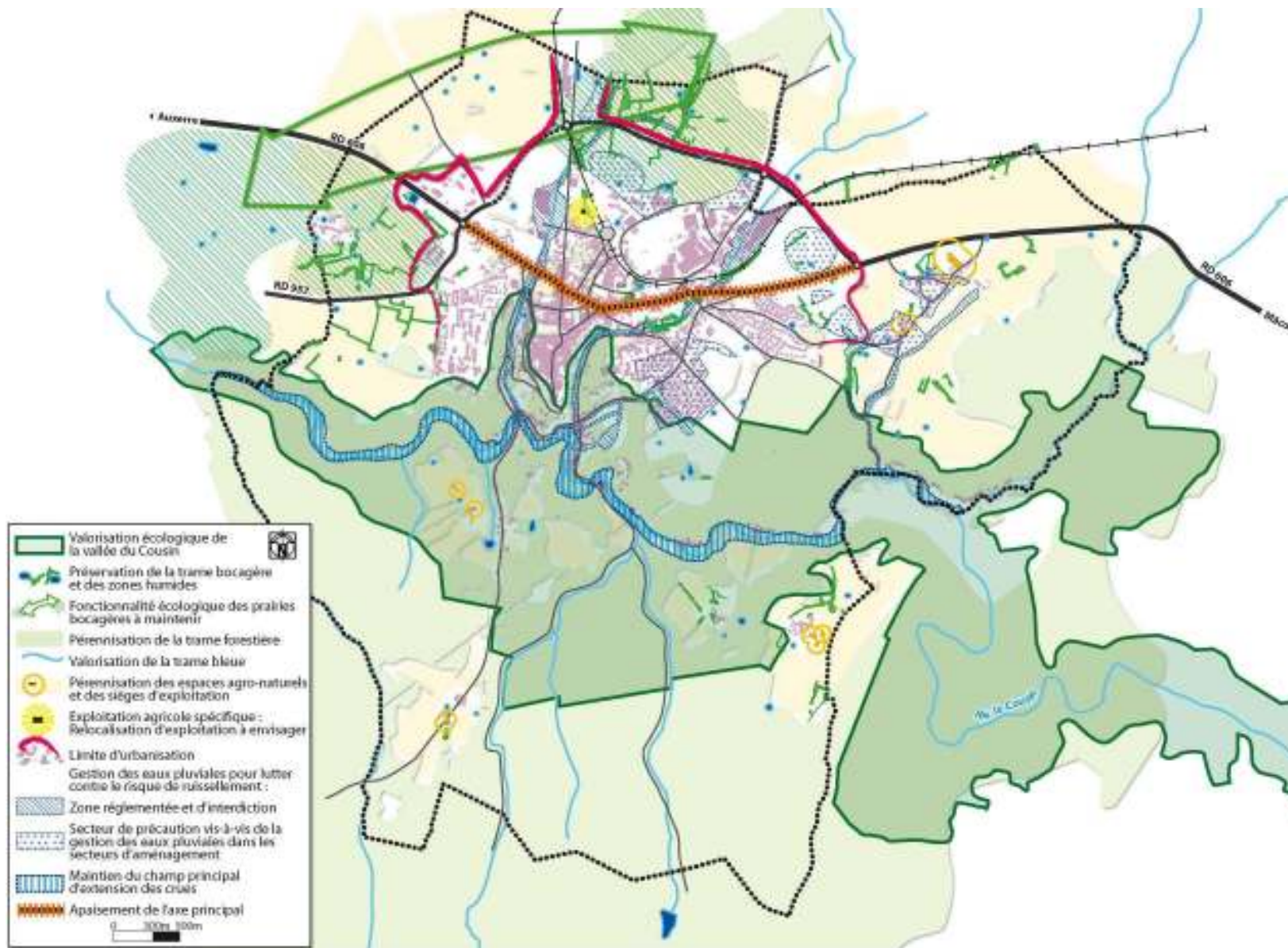
Mobilisation de capacités d'extension urbaine

Un seul secteur d'extension est envisagé au niveau du Champ des Chaumes. Un juste équilibre a été recherché de façon à maintenir un bon fonctionnement des différents quartiers centre, est et ouest, au travers du renouvellement urbain et de projets d'extension urbaine.

La localisation de cette extension contribue à ne pas créer davantage de déplacements en voiture individuelle et s'appuie sur les réseaux existants (assainissement, etc.).

Les hameaux (Champien, Chassigny-le-Haut, Chassigny-le-Bas et les Petites Châtelines) sont confortés à l'intérieur de leur enveloppe actuelle.

3. PRESERVER LES QUALITES ET DYNAMIQUES RURALES



3.1 MAINTENIR LES GRANDS EQUILIBRES NATURELS

3.1.1 Préserver et valoriser la trame verte et bleue du territoire

Le réseau écologique du territoire s'articule autour de la vallée du Cousin des espaces agro-naturels de la Terre-Plaine (trame bocagère) et des espaces forestiers du Morvan. Ce réseau écologique est complété et renforcé par une myriade de petites zones humides intégrées dans un réseau de prairies bocagères.

L'objectif du PADD est de préserver l'intégralité de ces milieux naturels, afin d'assurer les fonctionnalités de ce réseau écologique.

Préservation et valorisation du patrimoine écologique et paysager de la Vallée du Cousin

La vallée du Cousin, intégrée dans le réseau Natura 2000 au titre de la directive Habitat, est composée de milieux naturels de grand intérêt écologique (cours d'eau, forêts humides de fond de vallon, prairies, pelouses et dalles rocheuses) et accueille plusieurs espèces d'intérêt communautaire (chauve-souris, écrevisses à pattes blanches, chabot, lamproie, mulette perlière).

A ce titre, la vallée du Cousin est préservée en tant qu'espace naturel, les hameaux intégrés au sein de la vallée ne peuvent s'étendre et les possibilités d'évolution du tissu bâti existant sont strictement encadrées, par les dispositions de la servitude AC4 notamment.

Enfin, la gestion du site se fonde sur la mise en œuvre des mesures définies par le document d'objectif du site Natura 2000.

Préservation des autres maillons essentiels du réseau écologique

Les espaces agro-naturels et les espaces forestiers forment une matrice agro-naturelle indispensable pour l'ensemble des espèces présentes sur le territoire communal. Afin de préserver la diversité de ces milieux et de maintenir les potentialités de développement de la biodiversité, les effets d'emprise sur les espaces agro-naturels sont limités.

Ainsi, la consommation d'espace destinée à l'urbanisation est réduite à une trentaine d'hectares (14 à 16 ha pour le développement économique, 11 ha pour

la production de logements). Les extensions urbaines sont réalisées dans des secteurs en continuité du bâti existant, au sein de l'enveloppe définie notamment par le tracé de la rocade, où les potentialités écologiques sont plus réduites.

Parmi les espaces agro-naturels, la trame bocagère joue un rôle essentiel, mais elle s'est considérablement réduite au cours des dernières décennies. Afin de rompre avec cette dynamique, la trame bocagère de la commune est préservée :

- les haies et les bosquets les plus structurants sont protégés dans les espaces agricoles notamment dans les secteurs de Champien, des Hâtes Sainte-Marie (secteur SKF) et des Prés de Plausse (secteur de la ZA de la Croix-Verte) qui constituent des réservoirs de biodiversité identifiés dans l'étude Trame Verte et Bleue régionale;
- les extensions urbaines envisagées maintiennent et intègrent la trame bocagère existante dans leur aménagement.

Enfin, le territoire compte de nombreuses petites zones humides qui viennent compléter le réseau écologique formé par les cours d'eau.

Le réseau de mares des secteurs des Prés de Plausse et de Chaubruie (nord de la rocade) constituent à ce titre deux réservoirs de biodiversité identifiés dans l'étude Trame Verte et Bleue régionale. Ces zones sont des milieux à protéger et à valoriser en raison de leur sensibilité, de leur importance dans le développement biologique des espèces et de leur rôle dans la régulation du cycle de l'eau (épuration, rétention...).

Maintien et renforcement des fonctionnalités écologiques

Afin de répondre à l'objectif du maintien des échanges écologiques entre la Terre Plaine et le Morvan via la vallée du Cousin, les extensions de l'urbanisation sont essentiellement regroupées dans l'enveloppe urbaine définie par le tracé de la rocade dont la transparence écologique sera assurée.

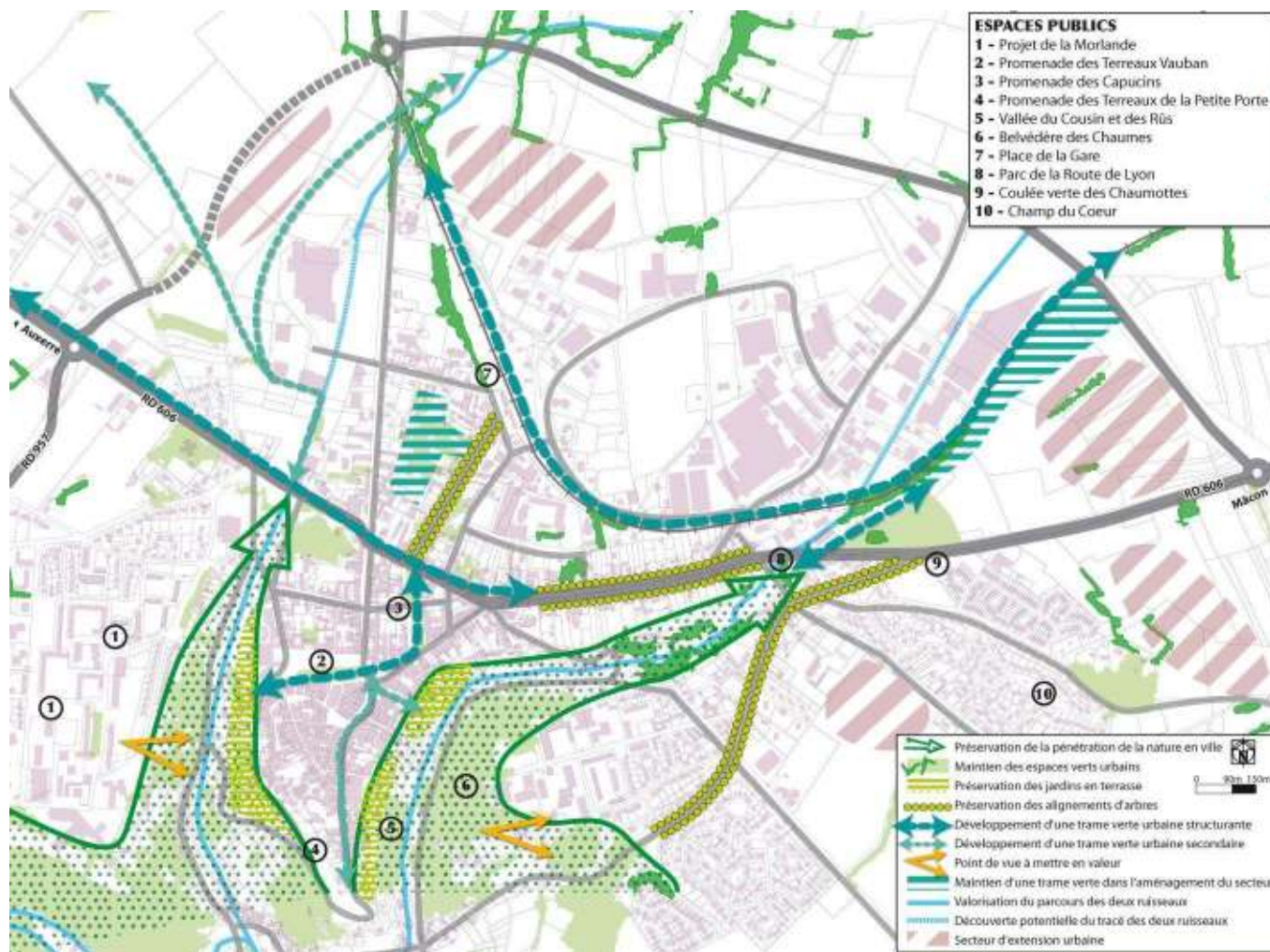
Dans les hameaux (Champien, Chassigny-le-Haut, Chassigny-le-Bas, les Petites Châtelaines, les Grandes Châtelaines, les Granges et Méluzien), un développement très limité de l'urbanisation est prévu, dans la continuité du bâti existant mais sans extension linéaire, pour maintenir leur l'identité paysagère et pour limiter la création d'effets de barrière vis-à-vis des échanges écologiques.

La fonctionnalité du corridor écologique entre les deux secteurs de prairies bocagères de Champien et de la ZA des Champs Raviers sera assurée en réservant des espaces inconstructibles entre la zone d'activités et l'entrée nord de la ville.

Maillage et renforcement de la trame verte et bleue urbaine

Les vallons du Potot et des Minimes assurent un lieu de contact privilégié entre la vallée du Cousin et la ville. Cette présence de milieux naturels en zone urbaine présente de nombreux intérêts qu'il est important de favoriser. Aussi, le renforcement de la trame verte et bleue urbaine s'appuie sur :

- la valorisation des vallons et des parcours du ruisseau des Minimes et du ruisseau du Potot qui assurent l'essentiel du contact ville/nature à travers les jardins et les espaces boisés qu'ils accueillent,
- la valorisation des espaces verts du centre d'Avallon (site classé),
- le renforcement et la multiplication des plantations et des alignements arborés le long des grands axes,
- le maintien ou la création d'espaces verts dans les secteurs aménagés (plantations arborées, noues plantées,...),
- le maintien des talus arborés de la voie ferrée qui présentent un intérêt paysager important en tant que limite entre les zones d'activités et la ville habitée.



3.1.2 Gérer les risques et les ressources naturelles : eau, air, sol

Gestion du risque inondation dans la Vallée du Cousin

La gestion du risque d'inondation dans la vallée du Cousin doit se fonder sur l'objectif ne pas accroître la vulnérabilité et de la limiter dans les secteurs habités inondables. Aussi la fonctionnalité hydraulique des champs d'expansion des crues est préservée et, conformément au PPRI, les secteurs inondables sont inconstructibles.

Prévention du risque ruissellement

Les bassins versants ruisseaux du Potot et des Minimes sont sujets à des inondations liées au ruissellement des eaux de pluie sur des surfaces artificialisées.

Afin de limiter ce risque, l'intégration de la problématique de gestion des eaux pluviales doit devenir une des composantes essentielles des projets d'aménagement futurs en cherchant à limiter les volumes d'eaux rejetés au milieu naturel. Il s'agit donc de limiter l'imperméabilisation des sols et d'assurer, en amont, une infiltration et/ou une rétention des eaux pluviales par l'intermédiaire d'aménagements adaptés et intégrés sur le plan paysager (bassins, noues,...).

Ces mêmes principes seront généralisés à l'ensemble des zones aménagées du territoire et plus particulièrement dans les secteurs présentant un enjeu identifié par le PPRI concernant le risque ruissellement : hameaux de Chassigny-le-Haut et de Chassigny-le-Bas, lotissement des Chaumes, ZA de la Croix verte, ZA des Champs Rapiers, zone commerciale de la rue du Général Leclerc...

Réduction des nuisances sonores

Avec un trafic de l'ordre de 8000 véhicules par jour sur la D606, les logements situés sur cet axe sont soumis à des nuisances acoustiques notables.

Délesté du trafic de transit lorsque la rocade sera finalisée, cet axe fera l'objet d'un réaménagement permettant de requalifier son profil pour améliorer le confort et la qualité des espaces publics et assurer un partage de la voirie avec les autres modes de déplacements (pistes cyclables, trottoirs élargis, ...).

Développement économe en énergie privilégiant les énergies renouvelables locales

Dans un contexte de renchérissement des énergies fossiles et de lutte contre le changement climatique, les enjeux de réduction des consommations énergétiques et de développement de l'usage de ressources énergétiques renouvelables locales concernent également la commune.

Aussi, les différentes politiques urbaines qui sont mises en œuvre contribuent, en premier lieu, à réduire les consommations et les déperditions énergétiques sur le territoire par :

- le renforcement de l'habitat à proximité du centre-ville, de la gare et des cœurs de quartier existants, ce qui permettra de réduire la distance des trajets effectués quotidiennement,
- le développement d'un maillage de circulations douces, ce qui permettra aux habitants de parcourir leurs trajets quotidiens autrement qu'avec une voiture ;
- un effort de renouvellement urbain (densification, réhabilitation, démolition/reconstruction), ce qui permettra d'améliorer les performances énergétiques d'une partie du parc de logements. L'apparition de nouvelles formes urbaines plus denses participe à ce même objectif. Des hauts niveaux de performance énergétique sont exigés pour les bâtiments et équipements publics.

En second lieu, la commune d'Avallon souhaite développer l'utilisation des énergies renouvelables sur son territoire. Différentes pistes sont explorées en relation avec le PNR du Morvan :

- la mobilisation de la ressource forestière de la commune pour le développement du bois-énergie notamment pour les réseaux de chaleur de la Morlande et du quartier des Chaumes ;
- la mise en œuvre d'équipements de production d'énergie renouvelable sur certains équipements publics et bâtiments d'activités.

3.2. VALORISER LES PAYSAGES IDENTITAIRES AVALLONNAIS

3.2.1 Préserver les paysages majeurs

Territoire de transition entre le Morvan et la Terre-Plaine, Avallon présente des paysages très contrastés à valoriser chacun dans leurs spécificités.

Sur le plateau, l'entretien du paysage par une agriculture dynamique est indispensable. Le PADD veille au maintien des réseaux de haies, arbres isolés et vergers, indiqués dans la carte de synthèse du PADD et à repérer au plan de zonage en vue de leur préservation et de leur gestion.

Les paysages des vallons et vallée du Cousin sont relativement bien protégés au titre de la servitude AC4. On veillera toutefois à valoriser les points de vue majeurs du Vieil Avallon depuis ses buttes voisines au niveau du coteau de la Morlande et du parc des Chaumes : maintien de l'ouverture visuelle de grande qualité et aménagements des belvédères. Les clairières forestières visibles depuis la promenade des terreaux de la Petite Porte méritent d'être préservées par le maintien de l'activité agricole.

Enfin, le paysage urbain remarquablement riche et préservé au cœur de la ville reste peu visible depuis les axes principaux. Pour marquer l'empreinte avallonnaise dans la ville, il est indispensable de retraiter la D606 aux abords du centre historique et d'intégrer l'urbanisation future dans un esprit de « ville à la campagne ». Le renforcement de la trame verte urbaine doit également permettre de créer plus de transparence au cœur de la ville entre ces paysages emblématiques.

3.2.2 Soigner les entrées et limites d'agglomération

La mise en valeur des entrées d'Avallon constitue un signal fort pour renforcer son attractivité touristique et redynamiser sa politique démographique. Le PADD fixe des limites d'urbanisation repérées dans les cartes du PADD, évitant la poursuite de l'étalement urbain le long des axes routiers et favorisant une meilleure transition entre les bâtis et les espaces agricoles. Plus finement, les entrées de ville suivantes sont à soigner.

Rue de Lyon (RD 606 Est)

L'aménagement de la zone d'activités et du siège social Schiever à l'entrée est de la D606 va modifier profondément le visage d'Avallon. Tout l'enjeu est de profiter de cette opération pour recréer une transition entre la Terre-Plaine et la ville, limiter l'impact très négatif des bâtiments industriels et mettre en scène cette zone d'activités, en s'appuyant sur :

- Une limite intangible d'urbanisation définie par la rocade ;
- Des volumétries basses pour les bâtiments économiques et une qualité architecturale des façades bâties (vitrine image de marque) ;
- Des aménagements généreux du boulevard urbain, se traduisant par la création d'une bande paysagère (enherbée et plantée) ;
- Des plantations à prévoir au croisement de l'ancienne RN6 plantées de platanes ;
- La maîtrise de la publicité et des pré-enseignes.

Le PLU reprend les principes paysagers retenus dans le cadre de l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur d'implantation du siège social de Schiever.

Route de Tonnerre (RD944) :

L'aménagement d'un échangeur surélevé de la rocade au-dessus de la voie ferrée, ainsi que l'extension de la zone commerciale peut fragiliser cette entrée de ville. Différents aménagements sont à prévoir :

- Une limite intangible d'urbanisation définie par la rocade ;
- Une vigilance sur l'aménagement du futur giratoire et de ses abords en gardant les vues sur les édifices historiques ;
- La connexion de la zone d'activités des Raviers avec la ville : maintien des fonctionnalités écologiques, piste cyclable à anticiper dans l'aménagement du giratoire ;
- La préservation de la zone naturelle tampon entre la zone commerciale et le giratoire ;
- Concernant la zone commerciale : densification du site, végétalisation des parkings.

Une étude amendement Dupont pose des principes paysagers spécifiques relatifs à l'extension de la zone d'activités des Champs Raviers en entrée de ville.

Les trois autres entrées de ville (Route de Vézelay, Route de Paris D606 et Route de Sauvigny-le-Bois RD957) sont moins impactées par l'urbanisation et feront l'objet d'une valorisation à moyen terme, avec des plantations d'alignement à renforcer, création de pistes cyclables et la maîtrise de la publicité et des préenseignes.

3.2.3. Mettre en scène les principaux axes

Rocade

Avec le bouclage de la rocade, la perception du territoire d'Avallon est en train d'évoluer profondément. Historiquement traversé par son centre urbain, la commune est désormais traversée par sa périphérie encore rurale.

Son insertion dans le site, entre périphéries économiques et trame bocagère peut être un des moyens de "finir" la ville en y apportant des notions :

- d'espace : points de vue et perceptions lointaines notamment en lien avec le prieuré St-Jean-les-Bonshommes,
- de qualité du cadre de vie : espaces verts et équipements de loisirs associés.

La rocade constitue à elle seule une limite d'urbanisation claire, lisible et matérialisée dans l'espace.

Compte tenu des possibilités d'extension à vocation économique (futur site Schiever, ZA Porte d'Avallon et extension ZA des Champs Raviers), la transition agro-urbaine est à aménager en s'appuyant sur les éléments naturels existants (prairies naturelles, bocage). Les vastes espaces et champs visuels depuis la rocade vers le nord-ouest (aérodrome) sont préservés de toute urbanisation.

Civiliser la D606 dans la traversée de la ville

Le réaménagement de la D606 en boulevard urbain dans la section dégagée du trafic de transit est un des projets attendus par la commune. Cet axe routier qui traverse le territoire d'est en ouest, constitue à la fois un vecteur important de structuration de la commune et une coupure urbaine forte.

Le retraitement de la route en boulevard urbain s'appuiera sur :

- La valorisation des entrées de ville, véritables portes d'entrée touristique (parking-relais, point information,...) ;
- La requalification des espaces publics et des points de traversée de la D606 privilégiant le confort des piétons, tout particulièrement aux abords des commerces et des équipements publics ;
- Le traitement des séquences urbaines entre les portes d'entrée et le centre historique (plantations d'arbres d'alignement, signalétique, retraitement des façades,...), avec l'entrée ouest de la ville (route de Paris jusqu'à la place du cimetière) et l'entrée Est (rue de Lyon jusqu'à la rue Carnot, aux abords du centre historique) ;
- Une maîtrise de la qualité et de la cohérence du traitement architectural, avec des exigences notamment sur les bâtiments économiques, d'entrée de ville non concernés par le périmètre historique protégé (servitude AC4) : disposition, volumétrie, couleur et matériaux des bâtiments, etc. ;
- La maîtrise de l'affichage publicitaire et la pose d'une signalétique touristique commune aux itinéraires de découverte de l'avallonnais.

Ces aménagements s'accompagnent également d'un renouvellement urbain important de part et d'autre de la D606 et d'une maîtrise des déplacements motorisés, permettant d'affirmer davantage l'image touristique et patrimoniale d'Avallon et de reconquérir son attractivité résidentielle.

3.3. PERENNISER LE DEVELOPPEMENT AGRICOLE ET FORESTIER

La diminution globale de la surface agricole utile et la division par deux du nombre d'exploitation en 30 ans font de l'activité agricole une activité en retrait dont le maintien est essentiel.

Il s'agit donc d'assurer le maintien d'une couronne agricole autour de la zone urbanisée en Terre Plaine et d'affirmer le caractère agricole des clairières intraforestières situées au sud de la commune afin de préserver des espaces ouverts au sein des zones forestières. Cet objectif se traduit par la définition des

zones agricoles intangibles dont le statut n'est pas amené à évoluer à long terme et par la définition de la rocade en tant que limite à l'urbanisation.

Enfin, au sein de l'espace urbanisé, il est essentiel de conserver la vocation maraîchère et horticole des terrains du Champ de Chaumes et de la route de Lyon.

Le PADD assure également le maintien de la fonctionnalité des exploitations : desserte des parcelles et de l'exploitation, capacité d'extension,...

La prise en compte des périmètres sanitaires autour de chaque bâtiment agricole (stabulation et bâtiments d'élevage) doit être respectée, afin d'éviter les conflits d'usage : 100 mètres autour des installations classées à Chassigny-le-Haut et aux Granges, 50 mètres pour les autres exploitations.

La localisation des bâtiments d'exploitation rue du Général Leclerc pose des problèmes d'enclavement, face à la zone commerciale et dans un secteur de renouvellement urbain à proximité de la gare TER. A terme, une délocalisation hors du noyau urbain est à envisager.