
VIMY

Révision allégée du Plan Local d'Urbanisme

*Orientations d'aménagement et
de programmation*

Arrêté le :	14/04/22
Approuvé le :	

Sommaire

AVANT PROPOS.....	2
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	4
I. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DE LA GARE ET LA RUE VOLTAIRE	4
1. <i>Contexte et enjeux</i>	4
2. <i>Orientations particulières</i>	5
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	6
II. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE FERRY ET LA RUE DE ST-NAZAIRE	8
1. <i>Contexte et enjeux</i>	8
2. <i>Orientations particulières</i>	9
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	10
III. DELAISSE FERROVIAIRE	12
1. <i>Contexte et enjeux</i>	12
2. <i>Orientations particulières</i>	12
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	14
IV. ZONES ECONOMIQUES – RN17 ET RD917.....	16
1. <i>Contexte et enjeux</i>	16
2. <i>Orientations particulières</i>	17
3. <i>Schéma d'aménagement</i>	19
V. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES	21

AVANT PROPOS

Dans le cadre de la concrétisation des orientations générales d'aménagement figurant au PADD, la commune a défini des secteurs sur lesquels sont envisagés une restructuration ou un aménagement particulier.

Il s'agit, dans le présent document, de préciser les conditions particulières d'aménagement et d'urbanisme de chacun de ces secteurs, en vue de garantir un minimum de qualité.

Ce document est établi conformément aux articles L.151-6 et L.151-7 et R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du code de l'urbanisme :

Article 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.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.»

Article 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.»

Article R.151-6 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10. »

Article R.151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et

localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R.151-8 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. »

Ces orientations sont opposables aux tiers : tout aménagement, installation, travaux, construction doit donc les respecter en terme de compatibilité, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non à la lettre.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

La densité appliquée sur chaque zone de développement de l'habitat sera d'au moins 15 logements par hectare. Les zones comprendront de 50% à 100% de logements en locatif social (seuil maximal).

I. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE DE LA GARE ET LA RUE VOLTAIRE

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'habitat se situe à l'est du tissu urbain communal de Vimy. Il représente une surface d'environ 2,7 Ha.

Le projet investit en profondeur un espace libre d'urbanisation. Actuellement cet espace est occupé par des pâtures et des espaces cultivés. Il est accessible depuis la rue de la Gare au nord via deux perméabilités existantes.

Le nord de la zone est bordé par la rue de la Gare et par des fonds de jardins d'habitations implantées le long de cet axe routier. L'ouest, l'est et le sud sont limités par les fonds de jardins des habitations implantées le long des rues J. d'Arc (ouest), Voltaire (sud) et de la Gare (est). Un espace vert borde également le sud-ouest de la zone d'étude.

La gare de Vimy se situe à quelques centaines de mètres à l'est de la zone d'étude et le centre-ville à quelques centaines de mètres à l'ouest.

L'habitat existant aux alentours se compose principalement de constructions mitoyennes par deux ou non et de pavillons. Un poste électrique est implanté le long de la rue de la gare au niveau d'un des accès actuels à la zone.

Ce secteur présente un contexte résidentiel qu'il conviendra de prendre en compte afin d'intégrer le projet dans cet environnement. De plus, l'investissement en profondeur d'espaces non urbanisés permet de densifier un secteur communal proche du centre-ville.



La zone d'étude vue depuis les deux espaces libres de la rue de la Gare (au nord) permettant l'accès actuel à la zone.

2. Orientations particulières

Accès au site

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés ou non.

Deux accès routiers et piétonniers seront aménagés :

- Un accès depuis la rue de la Gare au nord-ouest,
- Un accès depuis la rue J. d'Arc à l'ouest.

Toutefois, si l'accès de la rue J. d'Arc n'est pas réalisable, il conviendra de le remplacer par un accès au nord-est à côté du poste électrique.

L'accès de substitution devra dans tous les cas supporter une liaison douce, qu'elle soit seule ou en accompagnement de la voirie.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir de la parcelle. Ils pourront supporter la voirie principale. Tous les accès devront être parfaitement sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Un principe de desserte via un bouclage viaire sera à prévoir sur la parcelle d'étude depuis les accès aménagés (potentiels ou non) depuis la rue J. d'Arc et de la Gare.

La voirie devra être aménagée de façon la plus sûre possible de façon à sécuriser les déplacements de tous les types d'usagers. Elle devra être accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. La voirie pourra prendre la forme d'une voirie partagée.

Sécurisation des carrefours

Les accès et carrefours créés sur les rues de la Gare et J. d'Arc devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaisons douces

Les accès précités seront également des accès supports de déplacements doux. Des cheminements piétonniers accompagneront les voies de desserte du projet. De plus, une liaison piétonne devra être aménagée au sud-ouest de la zone entre l'espace vert existant et la voirie de la zone de projet et une autre liaison au nord-est à proximité du poste électrique en lien avec la rue de la Gare.

Ces liaisons douces devront être parfaitement sécurisées pour permettre un déplacement sûr dans la commune.

Densité et implantation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare soit au moins 40 logements. Au maximum 50% des logements devront être en locatif social soit au maximum 20 logements.

La zone nord (voir plan : aplat orange) est privilégiée pour l'implantation de logements sociaux. En effet, ce secteur se situe à proximité de la centralité communale et l'implantation de petits logements permettra une meilleure adaptation au découpage parcellaire.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

L'intégration paysagère du site passera par l'aménagement d'une haie paysagère sur les franges de la zone d'étude en relation avec les habitations existantes. Ces franges permettront le tamponnement des nuisances, notamment visuelles.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager sur leur linéaire.

Équipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Gestion des contraintes

Il conviendra de prendre en compte l'implantation actuelle du poste électrique situé en frange nord de la zone lors de l'aménagement du site d'étude.

Le site est concerné par un aléa moyen retrait-gonflement des argiles.

3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude - 2,7 Ha
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier à la zone
-  Principe de création d'un accès routier et piétonnier de substitution (au cas où l'accès de la rue J. d'Arc est impossible)
-  Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier (ou voie partagée)
-  Principe de sécurisation du carrefour
-  Liaison piétonne existante
-  Principe de création d'une liaison piétonne
-  Prise en compte du poste électrique
-  Zone privilégiée pour l'aménagement de logements sociaux
-  Principe de création d'une haie paysagère

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare soit au moins 40 logements



VIMY
50m



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE DE LA GARE ET LA RUE VOLTAIRE.



II. SECTEUR SITUE ENTRE LA RUE FERRY ET LA RUE DE ST-NAZAIRE

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'habitat se divise en deux secteurs (A et B) de part et d'autre de la rue St-Nazaire (chemin agricole). Ces zones de développement viennent en complément et dans le prolongement de zones récemment aménagées soit pour une urbanisation à vocation résidentielle soit à vocation d'équipement (Gendarmerie). Elles prennent place à l'est du tissu communal.

Le secteur proche comprend des équipements tels qu'une gendarmerie, une crèche, une MAPAD, ainsi que des habitations récentes ou non.

La zone A représente une surface d'environ 2,4 Ha et la zone B environ 2 Ha.

Le projet investit des espaces libres d'urbanisation actuellement occupés par des friches végétalisées et des espaces cultivés.

Ces espaces sont accessibles depuis la rue Ferry à l'est et depuis la rue St-Nazaire les séparant (chemin agricole).

La zone A est bordée à l'ouest par des habitations récentes, un espace public et une gendarmerie, au nord par des espaces cultivés, à l'est par la rue Ferry et au sud par la rue St-Nazaire.

La zone B est bordée au sud et à l'est par des habitations de la rue Ferry, à l'ouest par une MAPAD et au nord par la rue St-Nazaire.

Un arrêt de bus se situe à proximité du secteur de développement.

L'habitat existant aux alentours se compose principalement de constructions de pavillons et d'habitat ancien mixte.

Ce secteur présente un contexte résidentiel, agricole et d'équipement qu'il conviendra de prendre en compte afin d'intégrer le projet dans cet environnement. De plus, l'investissement de ces espaces non urbanisés permet de densifier un secteur communal équipé.



Une partie des deux zones d'étude vue depuis la rue Ferry à l'est. Ces espaces sont occupés par des terres cultivées. On devine l'actuel chemin agricole (en rouge) entre les deux zones.

2. Orientations particulières

Accès au site

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés ou non. Les accès routiers créés supporteront également les déplacements doux.

Zone A :

- 1 accès routier à l'est depuis la rue Ferry
- 1 accès routier au sud depuis la rue St-Nazaire.
- 1 accès piétonnier à l'ouest vers l'espace public existant.

Zone B :

- 2 accès routiers au nord depuis la rue St-Nazaire.

Il conviendra de réaliser les accès de la zone A et B depuis la rue St-Nazaire, l'un en face de l'autre de façon à ne pas multiplier les zones de conflit.

Ces accès seront mis en place afin d'entrer et de sortir des parcelles. Ils pourront supporter la voirie principale. Tous les accès devront être parfaitement sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Voirie

Un principe de desserte via un bouclage viaire sera à prévoir sur les deux zones d'étude depuis les accès aménagés.

Les voiries devront être aménagées de façon la plus sûre possible afin de sécuriser les déplacements de tous les types d'usagers. Elles devront être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement doux. Les voiries pourront prendre la forme de voiries partagées.

De plus, la rue St-Nazaire devra être restructurée afin d'accueillir les nouveaux flux routiers.

Sécurisation des carrefours

Les accès et carrefours créés sur les rues de la St-Nazaire et Ferry devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaisons douces

Les accès précités seront également des accès supports de déplacements doux. Des cheminements piétonniers accompagneront les voies de desserte du projet.

Ces liaisons douces devront être parfaitement sécurisées pour permettre un déplacement sûr dans la commune.

Densité et programmation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare soit au moins :

- Zone A : 32 logements,
- Zone B : 30 logements.

Au maximum 50% des logements devront être en locatif social soit :

- Zone A : au maximum 16 logements sociaux.
- Zone B : au maximum 15 logements sociaux.

Afin de maîtriser l'urbanisation dans le temps, la zone B ne pourra être aménagée qu'après 2020.

Intégration paysagère et préservation des ressources naturelles

L'intégration paysagère du site passera par l'aménagement d'une haie paysagère sur les franges des deux zones d'étude en relation avec les habitations et les équipements existants. Ces franges permettront le tamponnement des nuisances, notamment visuelles. En plus de cette haie paysagère, la limite sud de la zone B recevra un espace vert tampon permettant lui aussi de limiter les nuisances entre secteurs.

De plus, les voiries créées devront être accompagnées d'un traitement paysager sur leur linéaire.

Équipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

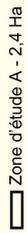
Prise en compte des risques

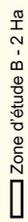
La zone B est concernée par un aléa moyen de retrait et gonflement des argiles qu'il conviendra de prendre en compte lors de l'aménagement de la zone.

3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

 Zone d'étude A - 2,4 Ha

 Zone d'étude B - 2 Ha

 Principe d'accès routier et piétonnier sécurisé à la zone

 Principe de création d'une voie primaire accompagnée d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier (ou voie partagée)

 Principe de restructuration de la voie afin de l'adapter à la desserte des zones de projet

 Principe de sécurisation du carrefour

 Principe de création d'une haie paysagère

 Principe de création d'un espace vert tampon permettant de limiter les nuisances entre secteurs

 Arrêt de bus

Il conviendra de respecter :

- Une densité minimale de 15 logements par hectare soit :

* Zone A : au moins 38 logements

* Zone B : au moins 30 logements

- Au maximum 50% de logements sociaux soit :

* Zone A : au maximum 19 logements

* Zone B : au maximum 15 logements.

L'aménagement de la zone B ne pourra débuter qu'après 2020.



VIMY

50m



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - SECTEUR SITUÉ ENTRE LA RUE FERRY ET LA RUE DE ST-NAZAIRE.

III. DELAISSE FERROVIAIRE

1. *Contexte et enjeux*

Le site d'étude dédié à l'habitat collectif social se situe à l'est du tissu urbain communal de Vimy. Il représente une surface d'environ 0,8 Ha.

Le projet investit les franges de la voie ferrée libres d'urbanisation. Actuellement cet espace est occupé par des boisements, des et des espaces bitumés.

Il est accessible depuis la rue de la Gare qui le borde sur toute sa frange ouest.

Le nord de la zone est bordé par un parking existant d'environ 27 places. L'ouest est bordé par la rue de la Gare, l'est est bordé par la voie ferrée et le sud par la RD46E2.

La gare de Vimy se situe à quelques dizaines de mètres au nord de la zone d'étude et le centre-ville à quelques centaines de mètres à l'ouest.

L'habitat existant aux alentours se compose principalement de constructions mitoyennes par deux ou non et de pavillons.

Ce secteur présente un contexte résidentiel qu'il conviendra de prendre en compte afin d'intégrer le projet dans cet environnement. De plus, l'investissement de ce secteur proche des équipements de transport et du centre-ville est en cohérence avec un développement urbain adapté.



Photo de gauche : Une partie de la zone d'étude vue depuis la rue de la gare à l'ouest (vue vers le sud). La voie ferrée est visible.

Photo de droite : Une partie de la zone d'étude vue depuis la RD46E2 au sud-ouest vers le nord. Les espaces de projet sont majoritairement occupés par de la végétation.

2. *Orientations particulières*

Accès au site

Les accès au site sont des accès pour véhicules motorisés ou non. Les accès routiers créés supporteront également les déplacements doux. Les accès aux constructions se feront depuis la rue de la Gare à l'ouest de la zone.

De plus, un accès piétonnier devra être aménagé entre la zone de projet et la gare via le parking existant.

Tous les accès devront être parfaitement sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Déplacement

L'accès à la zone et aux espaces de stationnement devra être sécurisé. Les déplacements doux devront être continus. Les déplacements motorisés devront être sécurisés et les lieux de stationnement devront être intégrés de façon paysagère.

Sécurisation des carrefours

Les accès et carrefours créés sur la rue de la gare devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Liaisons douces

Il conviendra d'aménager un principe de circulation douce sur l'ensemble de la zone d'étude et cela sans discontinuité. Ceci permettra une circulation aisée au sein de la zone d'étude, ainsi que des échanges inter-quartiers avec l'aménagement d'une connexion entre le site et le pôle gare au nord. Ces liaisons douces devront être parfaitement sécurisées pour permettre un déplacement sûr dans la commune.

Densité et programmation

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare. Les constructions seront collectives et seront uniquement dédiées au logement social : au moins 12 logements sociaux. Les appartements ne pourront présenter que les typologies suivantes : T1, T2 et T3.

Intégration paysagère et traitement des espaces publics

L'intégration paysagère du site passera par l'aménagement d'une haie paysagère sur les franges nord et est de la zone d'étude en relation avec la voie ferrée et le parking. Cette frange permettra le tamponnement des nuisances, notamment visuelles.

Les espaces publics devront se baser sur les principes suivants :

- Les espaces publics devront être aménagés en continuités afin de limiter l'enclavement des espaces
- Les espaces de stationnement devront être implantés de préférence sur des emplacements non ou peu visibles depuis l'espace public et ces derniers devront recevoir un traitement paysager.

Architecture et urbanisme

Afin de présenter un cadre de vie de qualité et afin d'intégrer les constructions collectives (plus volumineuses que les constructions existantes voisines) il conviendra de ne pas toutes les planter en front à rue. Les constructions ne doivent pas être alignées et ne doivent pas présenter un front strict. Pour ce faire, il conviendra de les planter en alternance : en façade de la rue de la Gare, en retrait de la rue, avec façades ou pignons vers la rue,... Ceci permettra la création d'espaces publics variés et non enclavés.

De plus, afin de tamponner les nuisances liées à la voie ferrée, les constructions devront être constituées de matériaux à haut pouvoir d'isolation.

Équipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Prise en compte des nuisances

Afin de tamponner les nuisances sonores et visuelles liées au passage de la voie ferrée en frange est de la zone, il conviendra tout d'abord de conserver une bande de servitude de 6m depuis les abords de la voie. De plus, un mur anti-bruit devra être bâti le long de la frange est.

3. Schéma d'aménagement

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

-  Zone d'étude - 0,8 Ha
-  Principe d'accès à la zone :
 - l'accès aux logements se fera depuis la rue de la Gare
-  Principe de création d'un cheminement pédestre continu traversant la zone et reliant le projet à la gare
-  Principe paysager :
 - aménager un espace vert de loisir en évitant les discontinuités sur l'ensemble de la zone
 - paysager les espaces de stationnement et favoriser une implantation non ou peu visible depuis l'espace public
-  Principe de création d'un mur anti-bruit
-  Principe de création d'une haie paysagère tamponnant les nuisances
-  Voie ferrée : respecter la servitude de 6m
-  Principe d'implantation de petits collectifs
 - pas d'alignement de tous les bâtis en front à rue afin de permettre l'aménagement d'espaces publics en alternance (en façade de RD et en façade de voie ferrée)
 - principe d'alternance des implantations sur la façade de RD (façade ou pignons)

Les constructions devront bénéficier de matériaux à haute qualité d'isolation de façon à tamponner les nuisances liées à la voie ferrée.

Les constructions seront uniquement dédiées au logement locatif social.

Il conviendra de respecter une densité minimale de 15 logements par hectare soit au moins 12 logements.
L'offre d'appartements ne pourra comprendre que des T1, T2 et T3.



IV. ZONES ECONOMIQUES – RN17 ET RD917.

1. Contexte et enjeux

Les sites d'étude dédiés aux activités économiques se situent à l'ouest du tissu urbain communal de Vimy. Ils représentent une surface d'environ 6,1 Ha (Zone A = 0,9Ha ; Zone B = 5,2Ha) et s'implantent en entrée de commune à proximité d'espaces déjà dédiés à l'activité économique et des espaces d'équipements.

La zone A est concernée par une étude dite « Loi Barnier », composante du PLU.

La zone A investit un délaissé végétalisé (arbres, herbes, arbustes) compris entre la RN17 et la RD917. Le sud de cette zone est occupé par un terrain et un bâtiment à usage d'activité économique : EARL Des Maraichers.

La zone B investit un espace en friche d'une ancienne station-service, ainsi que des espaces agricoles. Elle est bordée à l'ouest par la RD917, au nord par la RD51 et au sud-est et au sud par des espaces résidentiels et un projet en cours d'habitat. De plus, une trame verte est en cours de développement au sud de la zone.

La desserte des deux zones de développement économique est aisée par la présence d'un maillage de RD bien développé : RN17, RD51, RD917. La zone A est accessible depuis la RN17 et la RD917. La zone B l'est depuis la RD51 et la RD917.

De plus, un projet de parking est en cours de réflexion à proximité de ces zones : au niveau du délaissé près du carrefour giratoire entre la RD51 et la RD917.

L'habitat existant aux alentours de la zone B se compose principalement de constructions mitoyennes de plain-pied et de pavillons.

Ce secteur d'entrée de ville présente un contexte mixte (résidentiel, économique, équipement) qu'il conviendra de prendre en compte afin d'intégrer le projet dans cet environnement. De plus, l'investissement de ce secteur proche des réseaux de transport et des activités économiques est en cohérence avec un développement urbain adapté et une bonne visibilité des activités.



Site A : Photo prise depuis la RD917 au sud-ouest de la zone. Au second plan on remarque la RN17 et à droite de la photo, le rond-point reliant la RN à la RD. On constate le caractère végétalisé de la zone d'étude et sa bonne insertion dans le réseau viaire existant.



Site B : Photo prise depuis le carrefour giratoire des RD917 et 51. L'ensemble de la zone d'étude est visible et l'on constate son caractère agricole et au second plan la station-service en friche. A l'ouest passe la RD51 et à l'est passe la RD917. De même que pour la zone A, on constate sa bonne insertion dans le réseau viaire existant.

2. Orientations particulières

Accès au site

Les accès au site créés seront des accès pour véhicules motorisés ou non. Ils supporteront donc également les déplacements doux et pourront supporter la voirie de desserte. Tous les accès devront être parfaitement sécurisés pour l'ensemble des usagers.

Zone A :

Une contre-allée est existante le long de la RD917. Il conviendra d'utiliser cette dernière pour la desserte de la zone de projet afin d'apporter un maximum de sécurité. L'accès se fera donc depuis la sud de la zone.

Zone B :

Un accès devra être aménagé depuis la RD917 à l'ouest et un autre depuis la RD51 à l'est (à proximité du projet de parking et de l'arrêt de bus).

Voirie

Les voiries de desserte pourront prendre appui sur les accès précités. Elles devront être sûres pour l'ensemble des usagers et être accompagnées d'un traitement paysager et de cheminements piétonniers.

Sécurisation des carrefours

Les accès et carrefours créés sur les RD51 et 917 devront être sécurisés. Ils devront être lisibles et sécurisés afin de garantir des conditions d'évolution au sein de la commune les plus sûres.

Programmation

Zone A :

La zone est privilégiée pour l'implantation de locaux commerciaux de petites tailles permettant une intégration urbaine la plus adaptée par rapport au secteur.

Zone B :

La zone dédiée à l'activité commerciale et artisanale se divise en deux secteurs (voir aplat de couleur sur le plan). Un premier secteur (au niveau de la friche) sera dédié à l'implantation de constructions de grands volumes de façon à ce que ces derniers n'apportent pas un sentiment d'écrasement pour les usagers des RD917 et 51 ce qui pourrait dévaloriser la zone. Le second secteur, en rapport direct avec la RD917 et la RD51 sera dédié à l'implantation de locaux commerciaux de petites tailles permettant une meilleure intégration et valorisant la zone économique en offrant une vitrine plus qualitative.

Implantation des constructions et traitement architectural

Afin d'apporter une certaine qualité à l'entrée de ville, les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront être traitées de manière qualitative.

Zone A :

L'implantation des constructions ne pourra se faire qu'avec un recul à 15m depuis l'axe central de la RN17 et avec un recul de 20m depuis l'axe central de la RD917. Ceci permettra de limiter l'effet d'écrasement ressenti par les usagers de la route. Ce recul permettra également d'apporter une plus-value paysagère sur les franges de la zone. Dans la même optique, les constructions ne pourront dépasser 8m de hauteur au faîtage.

Zone B :

L'implantation des constructions ne pourra se faire qu'avec un recul à 30m depuis l'axe central de la RD917 et de la RD51. Ceci permettra de limiter l'effet d'écrasement ressenti par les usagers de la route. Ce recul permettra également d'apporter une plus-value paysagère sur les franges de la zone et de soigner les transitions entre les secteurs présentant différentes vocations. Dans la même optique, les constructions ne pourront dépasser 8m de hauteur au faîtage à proximité de la RD917 et 12m au faîtage au niveau de l'ancienne friche (voir plan).

De plus, afin de limiter l'impact des volumes des bâtis économiques sur les secteurs résidentiels existants et en cours de développement, il conviendra d'implanter les constructions :

- A 15m de la limite Est de la zone,
- A 5m de la limite sud de la zone.

Intégration paysagère en entrée de ville

Afin de compléter la bonne intégration du projet, il conviendra de réaliser un traitement paysager des deux zones.

Zone A :

L'intégration paysagère du site passera par la conservation voire le confortement de la haie existante entre le bâtiment existant au sud et la zone de projet. Cette frange permettra le tamponnement des nuisances, notamment visuelles. De plus, afin de valoriser le projet, les franges en relation avec la RN17 et la RD917 recevront une bande paysagère composée d'une bande enherbée et de plantations basses permettant la conservation de perspectives visuelles vers la zone.

Zone B :

L'intégration paysagère de la zone site passera par la conservation voire le confortement de la haie existante au sud entre la friche et les habitations existantes ou à venir. Cette frange permettra le tamponnement des nuisances, notamment visuelles. De plus, cette frange devra être poursuivie au sud vers la RD51 pour les mêmes raisons évoquées ci-dessus.

Afin de valoriser le projet, les franges en relation avec la RD51 et la RD917 recevront une bande paysagère composée d'une bande enherbée et de plantations basses permettant la conservation de perspectives visuelles vers la zone.

Afin de soigner la qualité paysagère en entrée de ville, les éléments techniques (citerne, espace de stockage, poubelles,...) devront être intégrés de façon paysagère au sein des zones. Les voiries devront également être accompagnées d'un traitement paysager.

Equipement en réseaux du site

Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement.

Prise en compte des nuisances

Le bruit généré par le réseau viaire est important et impacte les zones d'étude. La zone A est entièrement concernée par les nuisances sonores, tandis que la zone B n'est impactée qu'en partie. Afin de tamponner ces nuisances, les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.

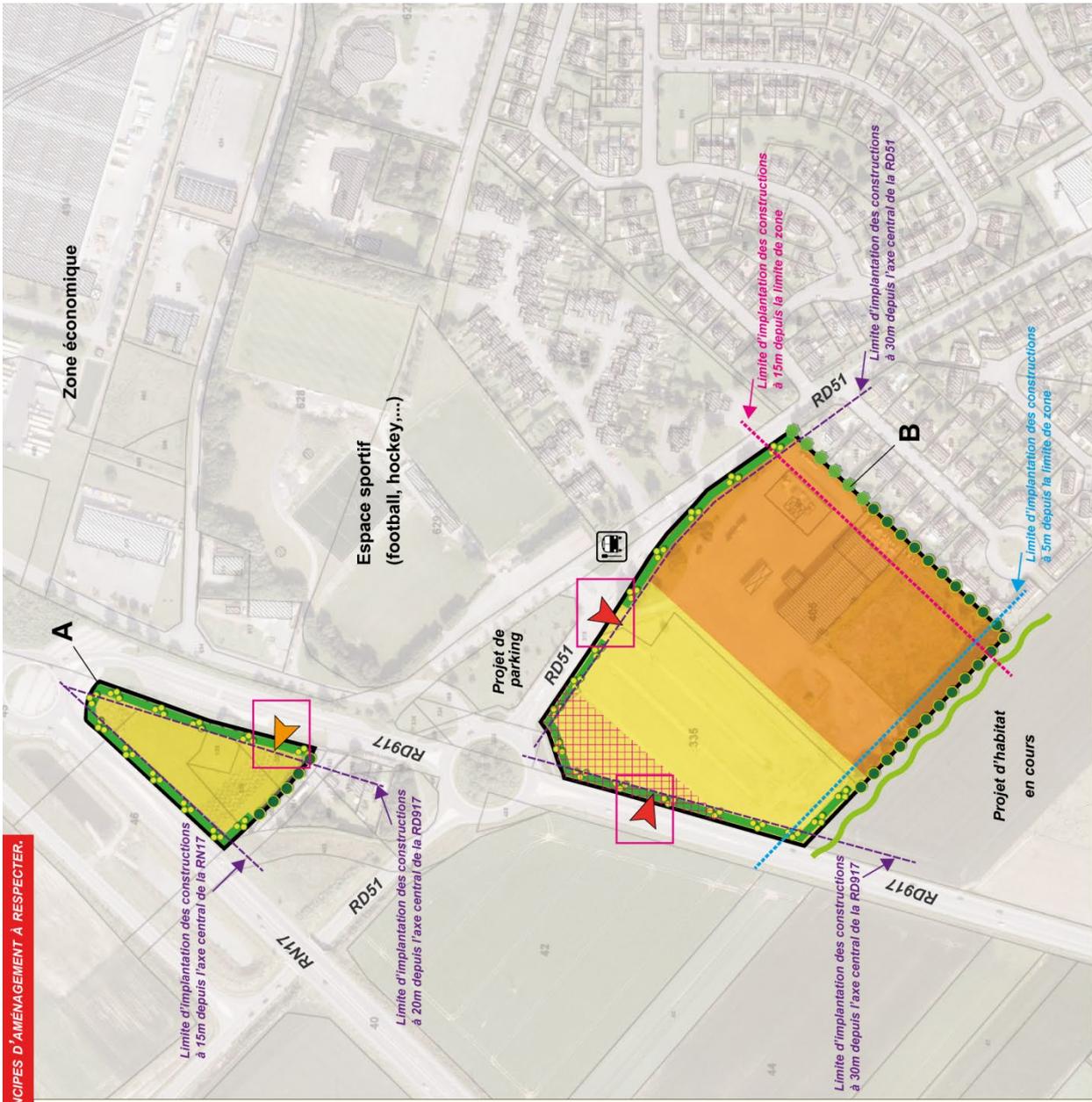
La zone B est en partie située sur une ancienne station-service. Il conviendra de prendre en compte le risque de pollution lors de son aménagement. De plus, cette zone est concernée par le risque de remontées de nappes : sensibilité très forte et nappes sub-affleurantes qu'il conviendra de prendre en compte.

3. *Schéma d'aménagement*

Le schéma qui suit retranscrit les grands principes des orientations particulières d'aménagement et d'urbanisme exposées ci-dessus.

CES ORIENTATIONS SONT SCHEMATIQUES ET REPRESENTENT DES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER.

- Zone d'étude A - 0,9 Ha
 - Zone d'étude B - 5,2 Ha - Vocation commerciale et artisanale
 - ▲ Principe d'accès routier et piétonnier sécurisé à la zone
 - ▲ Principe d'accès routier et piétonnier sécurisé à la zone depuis la contre-allée existante
- Les voies de desserte interne des zones devront être accompagnées d'un traitement paysager et d'un cheminement piétonnier
- Principe de sécurisation du carrefour
 - Principe de création d'une haie paysagère
 - Principe de création d'une frange paysagère : Bande enherbée + plantations... permettant des vues vers la zone d'étude
 - Arrêt de bus
 - Principe de préservation et/ou de confortement de la haie existante
 - Zone de bruit induite par la RN17
- La zone A est entièrement concernée par les nuisances sonores de la RN17.
La zone B est impactée en partie par ces mêmes nuisances sonores.
- - - - - Limite d'implantation des constructions depuis l'axe central de la voie
 - Zone privilégiée pour l'implantation de locaux commerciaux de petites tailles
 - Zone privilégiée pour l'implantation de constructions de grands volumes
 - Projet de Trame Verte en cours
 - Limite d'implantation des constructions de 15m depuis la limite de zone
 - Limite d'implantation des constructions de 5m depuis la limite de zone
- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonne capacité d'isolation.
- Les constructions de la zone jaune ne pourront excéder 8m au faitage.
 - Les constructions de la orange ne pourront excéder 12m au faitage.
 - La zone B comprend une friche d'une ancienne station service. Il conviendra de prendre en compte le risque de pollution lors de son aménagement.
 - La zone B est concernée par des remontées de nappes de deux types : - sensibilité très forte
 - nappes sub-affleurantes
 - Les façades des constructions visibles depuis l'espace public devront être traitées de manière qualitative.
 - Les éléments techniques devront être intégrés de façon paysagère au sein du projet.



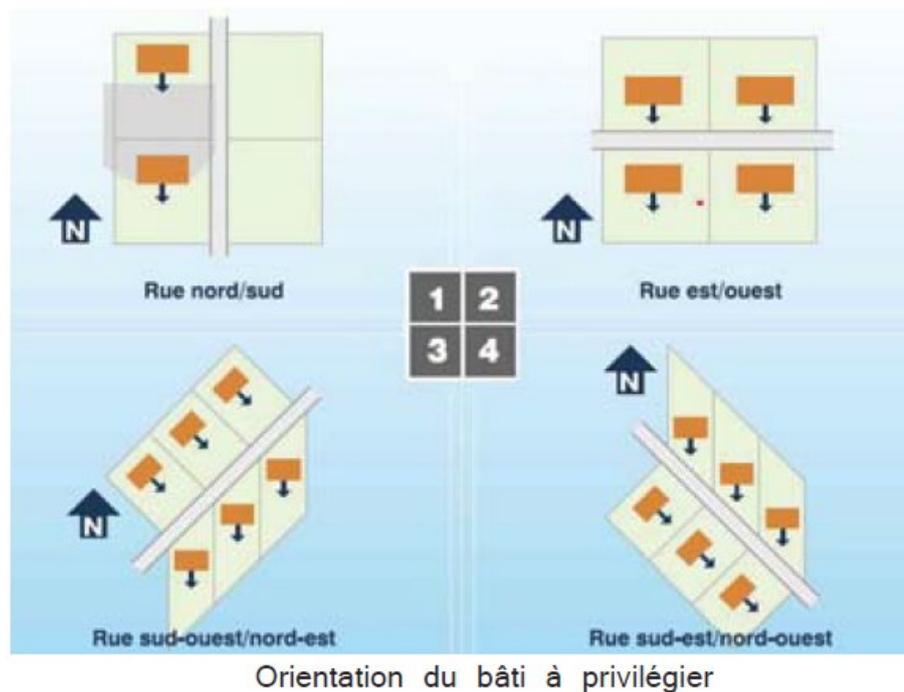
V. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ZONES D'ETUDES

Aménagement bioclimatique

L'urbanisation de la zone devra être basée sur des réflexions prenant en compte l'aménagement bioclimatique. L'opération devra s'adapter son environnement (et non l'inverse) et en tirer le plus de bénéfices possible en fonction de son usage, notamment en matière d'énergie.

Afin d'optimiser les avantages liés à l'aménagement bioclimatique, notamment en terme de confort de vie et de réduction des coûts, il conviendra de :

- Etudier la topographie de façon à optimiser l'implantation sur la parcelle.
- Etudier les ombres portées des bâtiments et éviter les nuisances liées à celles-ci.
- Implanter le jardin et les maisons de façon à ce qu'ils profitent au maximum des apports solaires (hiver= capter et retenir la chaleur ; été = capter et retenir la fraîcheur).
- Etudier les matières (eau, végétal...) et matériaux (enrobé, béton, bois...) existant à proximité et à mettre en place. Chaque élément possède des caractéristiques qui permettent de définir son efficacité selon l'environnement donné.
- Etudier les vents afin de ne pas créer de couloir de vent et de ne pas exposer les façades aux vents dominants.



Energie

La production et l'utilisation raisonnée de l'énergie sont des enjeux majeurs de la gestion d'un territoire. Afin de tendre vers une bonne maîtrise de l'énergie, il conviendra de :

- Appliquer à minima la RT en vigueur pour les constructions.
- Etudier les possibilités de mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables adaptés au contexte, et si possible de penser une mutualisation du réseau : éolienne, solaire thermique, solaire photovoltaïque, géothermie, filière bois, aérothermie.
- Etudier la possibilité de se raccorder ou de créer un réseau de chaleur.
- Mettre en place un éclairage public adapté et efficace, notamment en terme de sécurité et de consommation, et surtout non intrusif : utilité, orientation, diffusion, puissance... sont de critères à étudier lors de la conception du projet.

Déchets

La réduction et la réutilisation des déchets fait partie des enjeux majeurs de nos sociétés, ainsi il conviendra de :

- Favoriser le tri à domicile et au sein de l'espace public avec l'implantation de points d'apport volontaire. Bien sûr en les intégrant dans le paysage.
- Inciter les habitants à s'équiper de bacs de compostage.

Eau

Afin d'appliquer une gestion maîtrisée de l'eau, il conviendra de mettre en place des moyens d'économie et de récupération de l'eau (exemple : bac de récupération des eaux de pluie).

Dispositifs techniques

Les dispositifs implantés à l'extérieur de la construction devront être bien intégrés, de manière à minimiser leur impact visuel. Plusieurs pistes pour cela :

- Les implanter sur des constructions annexes,
- Les implanter de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles de la voie publique ou de l'espace public,
- Les regrouper,
- Les dissimuler, par exemple par le choix d'une végétation adaptée,
- Adapter l'implantation à la composition de la construction.