agglomération le grand sénonais

PLUi/h Grand Sénonais

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL HABITAT DU GRAND SÉNONAIS

7.17 Annexe Q
ETUDES D'ENTRÉE DE VILLE

Document approuvé

MAILLOT

1- L'application de l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme à la Commune de MAILLOT

L'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme, introduit par la loi du 2 Février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, pose comme principe l'inconstructibilité[1] d'une bande de terrain - 75 ou 100 m. selon les cas - située le long des axes importants, aux entrées des agglomérations.

Toutefois, cette mesure qui vise notamment à limiter l'impact négatif du développement urbain aux abords des agglomérations, ouvre également le champ à certaines exceptions.

Elles sont de deux natures :

- liées à la fonction de l'occupation du sol à réaliser comme par exemple les constructions ou installations liées directement au réseau routier. On voit effectivement mal pourquoi une "station service" ne serait pas située à proximité de la voie qu'elle dessert.

  De même un bâtiment agricole, qui ne produit pas les mêmes effets sur l'environnement qu'une zone d'expansion urbaine, entre dans les exceptions à la règle.

- liées aux dispositions spécifiques prises dans le document d'urbanisme de la Commune concernée - POS - pour assurer une bonne intégration des utilisations du sol prévues dans la zone de développement, par rapport à la voie considérée.

  Cette disposition ne doit pas être regardée comme une exception faite à l'application rigoureuse de la loi - au même titre que celles qui précèdent - mais plutôt, comme une volonté du législateur :

  - d'améliorer l'environnement bâti aux abords des grands axes, véritable "vitrine" de la ville,

  - et de mieux prendre en considération les aspects nuisances et sécurité liés à la présence de ces grands axes.

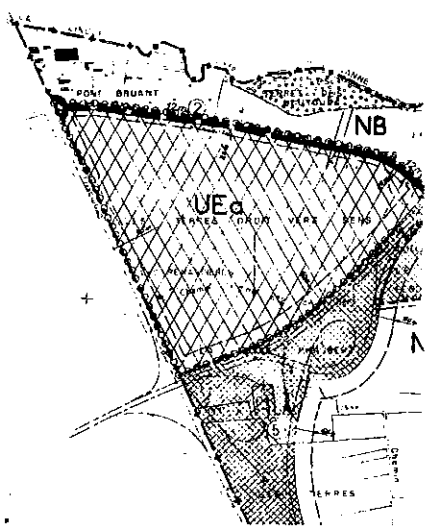
  En effet, cette disposition fait suite à un travail parlementaire[2] qui porte un regard sévère sur l'image que donne la ville aujourd'hui, vue de l'extérieur et notamment de leurs accès privilégiés que sont les grandes infrastructures routières : (...) *ce qui devrait être un reflet de la ville, un première présentation de celle-ci, deviens de plus en plus un exutoire mal maîtrisé* (...)[3]

Cette citation s'applique parfaitement au cas examiné dans le présent rapport.

De quoi s'agit-il ?

La commune de MAILLOT dispose dans son Plan d'Occupation des Sols d'une zone d'activité située à l'entrée sud de l'agglomération de SENS, entre la déviation de la RN6 et l'ancien tracé de cette dernière, devenue l'une des principales artères d'entrée dans la ville centre.

Ce site déjà en partie urbanisé - 20 à 25 % environ - va constituer, au terme de son développement, la première vitrine de l'agglomération sénonaise offerte aux utilisateurs de la RN6, comme à ceux de la future déviation sud, dont les travaux de la première tranche sont en cours.



[1] Cette "inconstructibilité" concerne en fait d'autres utilisations du sols que les seuls bâtiments, comme par exemple les aires de stationnement.

[2] Rapport de Monsieur le Sénateur DUPONT au Ministre de l'Environnement - octobre 1994.

[3] Extrait du rapport page 6.

C'est dire l'importance d'un tel site pour l'image de la ville, d'où on perçoit la cathédrale, et aussi de l'ensemble de l'agglomération sénonaise.

Mais, il faut bien avouer, que bien souvent les zones d'activités ne présentent pas un aspect toujours valorisant pour la ville qui les accueille, comme l'a souligné le rapport du Sénateur Dupont . Hormis quelques exceptions de "standing", la rentabilité économique immédiate produit un tissu bâti hétérogène et souvent peu attractif. Toutes les villes ne peuvent pas avoir pour vitrine des sociétés "Higth teck". Il existe également une multitude de petites entreprises dont l'image de marque extérieure n'est pas forcément la première des priorités.

Or, la commune de MAILLOT ne peut pas baser son développement économique exclusivement sur des entreprises à image de marque valorisante. Malgré l'existence de projet d'implantations commerciales, il existe également une demande locale pour l'installation d'activités plus modestes.



C'est pourquoi l'introduction du nouvel article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme a été l'occasion d'une réflexion approfondie sur l'image de la future zone au-delà même de la simple application de ses dispositions premières.

Cette réflexion, dont le présent rapport de présentation est le reflet, a conduit a prévoir des dispositions adaptées au contexte du site et permettant de valoriser cette entrée de ville, sans pour autant remettre en question la vocation de la zone, ni contraindre de façon inconsidérée les entreprises existantes et futures.

2- Le site de la zone d'activité : situation et perspectives

2.1- Le site et la voirie

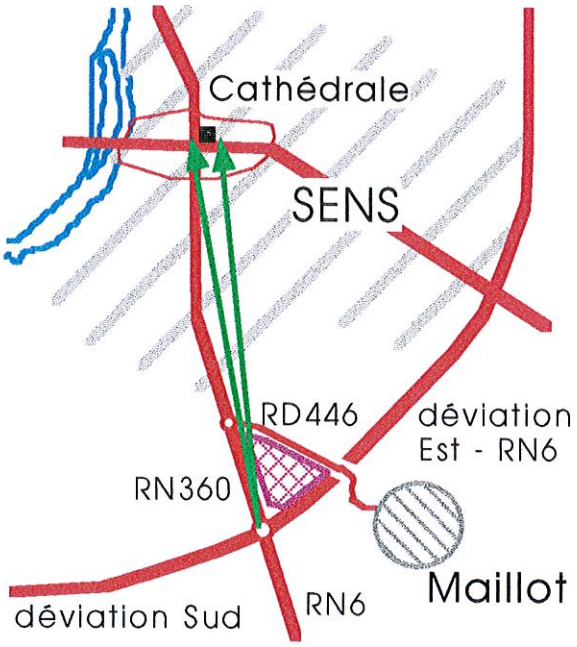
Le village de MAILLOT est situé au sud-Est de la ville de SENS à 3 km du centre ville.

La zone d'activité est située à l'Ouest du bourg au-delà de la déviation de Sens qui sépare ce dernier du reste de l'agglomération.

Ainsi, cette zone, bien qu'appartenant au territoire de la commune, se trouve spatialement reliée à la ville de SENS dans sont entrée Sud.

La RN6 qui relie SENS à AUXERRE a fait l'objet d'une déviation qui contourne l'agglomération vers l'Est formant ainsi un angle avec l'ancien tracé de la Nationale - aujourd'hui RN 360 - qui pénètre dans la ville jusqu'à son coeur - cathédrale.

A partir de cette pénétrante, dans l'entrée actuelle d'agglomération, un carrefour giratoire permet de s'orienter vers l'Est par la RD 446 et rejoindre le village de MAILLOT.



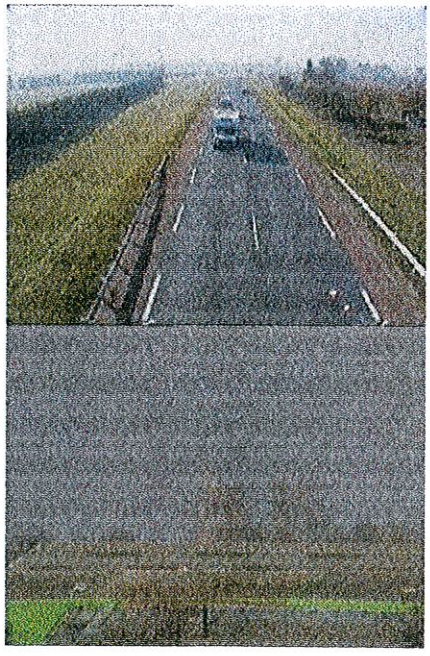
Ces trois voies forment ainsi un triangle dans lequel s'inscrit la zone d'activité, classée en EUa dans le POS actuellement applicable.

Ce site est ainsi complètement entouré d'un réseau de voiries et donc visible d'à peu près tous les points sur celles-ci, d'autant plus que le relief est peu important et qu'il n'existe pratiquement pas d'écrans visuels.

Deux points de vue sont particulièrement importants :

- l'un sur la RD 446 à partir du pont qui franchit la déviation,
- l'autre à l'extrême Sud à partir du nouveau giratoire réalisé pour le prolongement de la déviation vers la rive gauche de l'Yonne.

  Ce dernier revêt une importance toute particulière aujourd'hui, puisque la réalisation du giratoire occasionne la démolition de l'ouvrage d'art qui permettait l'accès à l'agglomération. Ainsi, de ce nouveau carrefour, la vue sera complètement dégagée en direction de la ville dont on perçoit les tours de la cathédrale.





Enfin, le tracé de la déviation sud offrira également un point de vue large sur l'agglomération et la zone d'activité en premier plan.

Les autres vues ne sont pas pour autant à négliger.

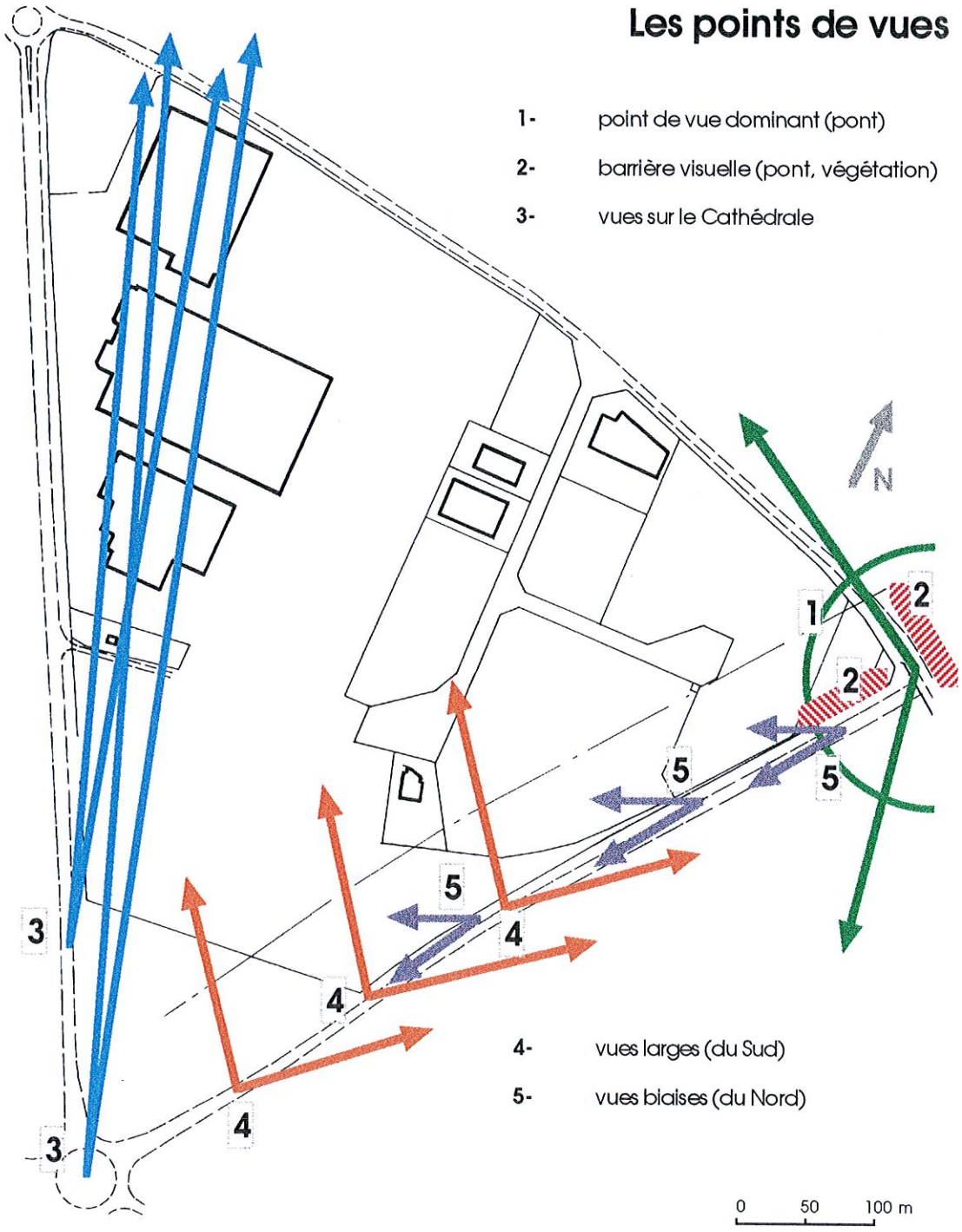
Il s'agit d'une succession de points de vue au fil des déplacements sur les voies et plus particulièrement sur la RN 6 - déviation.

L'absence d'écrans et le relief permettent une vision large.



Il est à noter que la vision la plus ample se situe dans la direction Sud-Nord (arrivée à partir d'Auxerre). Par contre, dans le sens inverse, le pont de franchissement de la RN 6 par la RD 446 et la présence de quelques jardins et bosquets à l'angle de ces deux voies, ne permettent qu'une vision plus tardive et de biais sur la zone.

Les points de vues



1- point de vue dominant (pont)

2- barrière visuelle (pont, végétation)

3- vues sur le Cathédrale

4- vues larges (du Sud)

5- vues biaises (du Nord)

2.2- Configuration de la zone et occupation actuelle



Comme nous venons de le décrire, la zone forme un triangle, dont l'un des sommets est orienté au Sud, la base opposée à celui-ci orientée vers le Nord, est constituée par la RD 446.

C'est à partir de cette voie que s'ouvre la pénétrante et les voies de desserte internes à la zone.

Celles-ci s'organisent en impasse formant un angle droit à leur intersection.

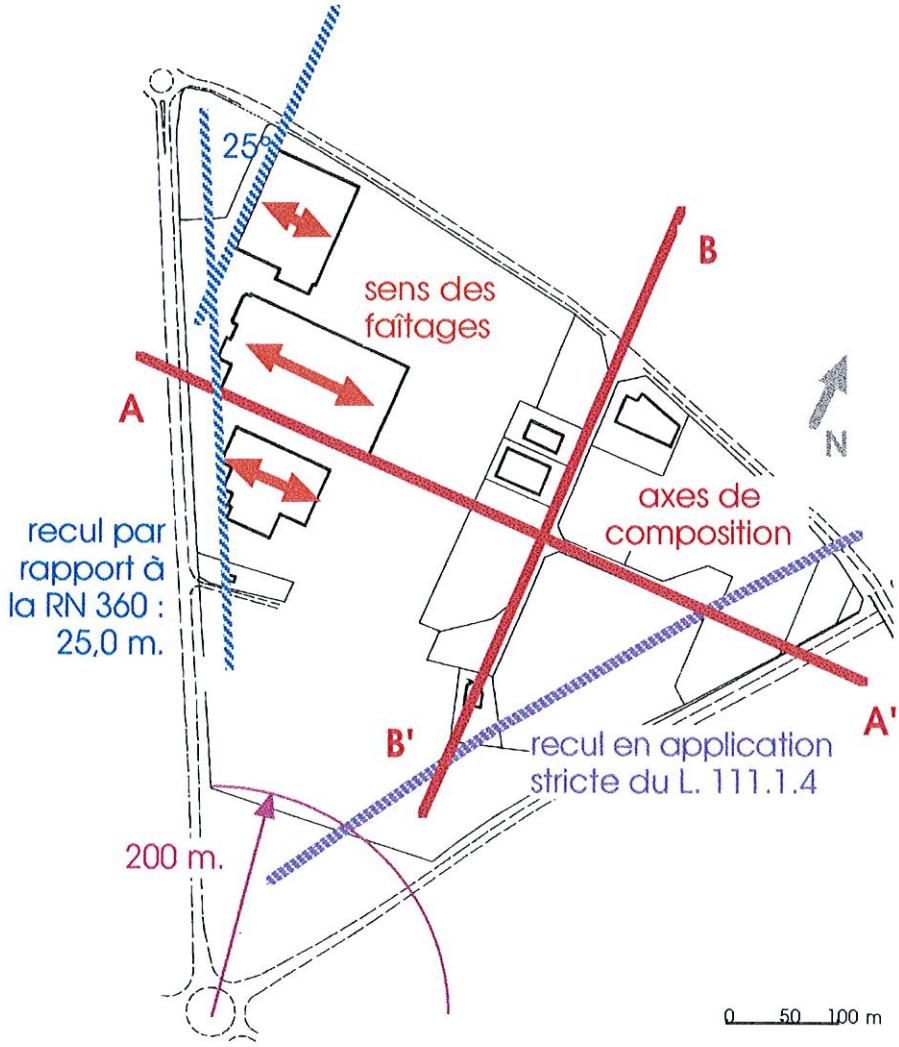
Seuls quelques bâtiments sont présents dans la zone :

- les plus importants - grandes surfaces de vente de matériaux, bricolage, jardins, ... - sont situés sur le bord de la RN 360 - axe d'entrée dans la ville.
- les bâtiments de plus petite taille se répartissent autour des voies internes.

Il est à noter que l'orientation des bâtiments - volumétrie, sens du faîtage - coïncide avec le tracé orthogonal des voiries de desserte internes (à une exception près).

Cette disposition des lieux offre un rythme bâti, encore partiel, puisque 25 à 30 % seulement de la zone est construite, qui s'adapte bien au site et à la principale perception : Sud-Nord.

Ainsi, la cathédrale apparaît au-dessus des faîtages qui forment une ligne d'horizon assez régulière.Cette caractéristique sui n'est pas le fait d'un hasard doit être conservée.



2.2- Les projet en cours ou prévisibles

Sur ce point, il faut distinguer les projets structurants - notamment les voiries - qui émanent de la puissance publique - Etat, Commune - et ceux qui sont liés aux initiatives privées - projets d'implantation.

2.3.1 - Les projets publics

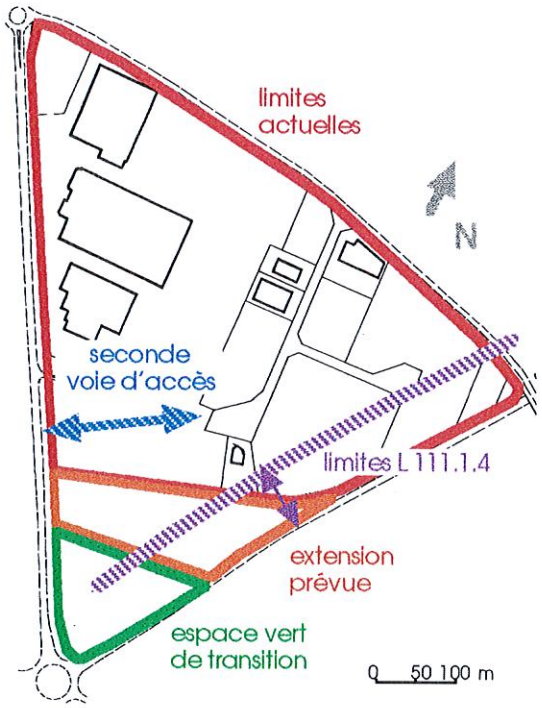
Les projets structurants sont de deux natures : la réalisation de la déviation sud et ses aménagements connexes et la création d'une nouvelle voie d'accès à la zone.

Si la déviation n'a pas d'effet direct sur la zone d'activité, nous avons déjà souligné l'importance des points de vue à partir du nouveau giratoire.

De plus, la présence d'un délaissé, non indispensable pour la réalisation des nouvelles infrastructures routières, va permettre :

- d'une part, un accompagnement paysager des abords du giratoire et plus particulièrement de l'entrée de ville,
- d'autre part, de modifier le tracé des limites de la zone d'activité, pour son extension vers le Sud - cession de terrains par l'Etat au bénéfice de la commune de MAILLOT.

Ces deux éléments constituent des points importants, du fait de leur localisation, de la perception de la "pointe" Sud de la zone.





Projet de paysage du giratoire
Eliane HOUILLON - Paysagiste DPLG - EPINAL

Si la limite Sud de celle-ci se rapproche de la voie et devient plus immédiatement visible du giratoire, l'accompagnement paysager, prévue dans le projet de déviation, va permettre une transition entre les abords de la voie et la zone d'activité.

On se situe donc dans l'esprit des dispositions de l'article L.111.1.4 bien que ce secteur ne soit pas constructible actuellement.

Il convient donc qu'il n'y ait pas de rupture dans les deux approches - aménagement des abords du carrefour et mise en valeur des limites de la zone d'activités.

Le nouvelle voie d'accès à la zone est une corollaire de l'extension de celle-ci vers le Sud. En repoussant les limites de la zone, on ouvre un espace qui sera difficile à desservir à partir de la voie interne qui se termine actuellement en impasse. Or, l'implantation d'un bâtiment ne permet pas de prolonger cette dernière. De plus, il est difficilement envisageable, pour des questions de sécurité, de multiplier les sorties privées sur la RN 360.

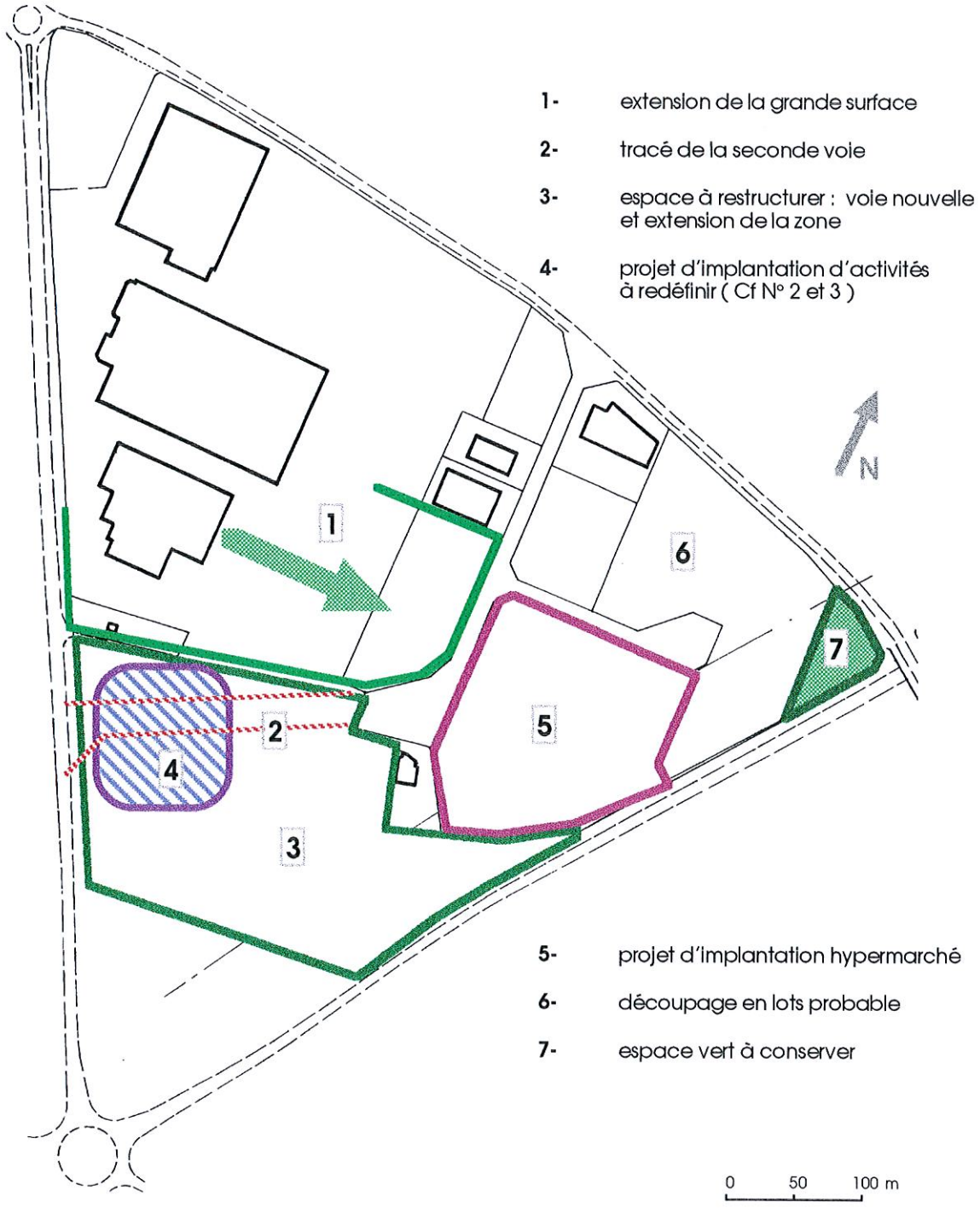
Pour un aménagement cohérent et une meilleure utilisation de l'espace, il a donc été prévu de relier la RN 360 à l'espace de desserte central. La seule contrainte reste la sécurité. Il importe en effet que l'entrée sur la RN 360 soit la plus éloignée possible du giratoire.

2.3.2 - Les projets privés

Les projets privés sont par nature plus difficiles à cerner. Toutefois, trois entreprises ont manifesté un intérêt pour le site. Il s'agit :

- d'une extension d'activité commerciale existante (N°1),
- d'un transfert d'activité sur le site (N°4),
- de l'implantation d'une grande surface - hypermarché - transfert d'un autre site de l'agglomération (N°5).

Ces projets doivent être coordonnés avec les projets publics décrits précédemment : aménagement du carrefour et extension de la zone vers le sud, voirie de desserte- Cf schéma ci-dessous.



2.3.3 - Les conséquences des projets sur l'évolution de la zone

Les aménagements prévus sur la RN6, ainsi que la déviation ont pour premier effet l'extension de la zone vers le Sud, la rendant ainsi particulièrement visible à l'approche de l'agglomération.

Ceci est un avantage pour l'attractivité de la zone, car les entreprises recherchent, de préférence, a être visibles de l'extérieur. Il faut donc prendre en considération cet aspect, car il ne s'agit pas dans ce cas, d'imposer un écran - végétal ou autre - ce qui réduirait l'intérêt des entreprises candidates.

Ce point devra être pris en considération dans le traitement paysager étudié en complément des aménagements routiers - giratoire notamment.

Il en va de même pour la façade sur la RN 6. L'une des entreprises candidates à l'implantation - hypermarché - espère bien évidemment bénéficier de l'effet vitrine. Effet qui ne se situe pas seulement au niveau des bâtiments - implantation, volume, couleur, enseignes - mais également au niveau de l'environnement. Une grande surface péri-urbaine doit également mettre en avant son accessibilité, c'est à dire principalement sa capacité à offrir des aires de stationnement pour accéder aux commerces.

Cet aspect ne doit pas être négligé pour le succès des entreprises et donc de la zone d'activités. Encore une fois, il ne servirait à rien de vouloir tout masquer. Ce serait courir à l'échec.

Il convient donc plutôt de coordonner et d'accompagner par un traitement paysager adapté les implantations envisagées et autres à venir.

3- Les dispositions a mettre en œuvre

3.1- Le parti d'aménagement retenu

Les principes d'aménagement

La prise en considération de l'ensemble de la zone et non pas seulement que ses franges dans une application limitée de l'article L.111.1.4 a conduit à s'appuyer sur sa structure actuelle.

Deux éléments forts ont été soulignés précédemment :

- l'ordonnancement des voiries de desserte internes - Nord-Sud et Est-ouest
- et celui des principaux bâtiments déjà implantés - Est-ouest

Ces éléments de composition, manifestement volontaires, adaptés aux perspectives lointaines - vue sur la cathédrale - servent de base à la structuration paysagère de la zone et de ses franges.

Le principe retenu est de définir une trame qui soit compatible :

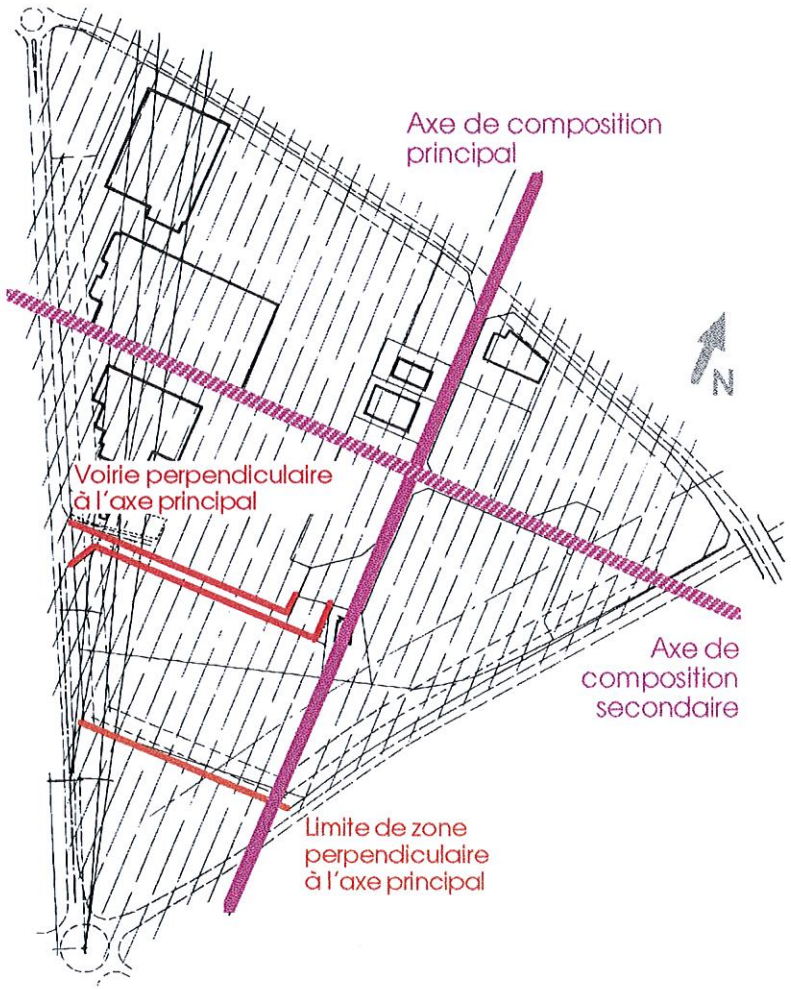
- avec ces axes forts,
- avec le projet paysager du giratoire,
- avec les aspects fonctionnels d'une zone à vocation d'activités et particulièrement apte à recevoir des activités commerciales - position des bâtiments, desserte, stationnement, ...

Afin de répondre à ces différents critères et de positionner la zone comme une "entrée" dans l'agglomération, l'orientation Nord-Sud est privilégiée.

En outre pour renforcer cet ordonnancement orthogonal, il est proposé un tracé Est-ouest pour la seconde pénétrante dans la zone (à partir de la RN 360), perpendiculaire à l'axe principal Nord-Sud.

Ce tracé permettra une meilleure organisation de la structure foncière entre propriétés privées existantes et propriétés de la commune - notamment les terrains cédés par l'Etat, dont la limite doit être ordonnancée par rapport aux axes forts.

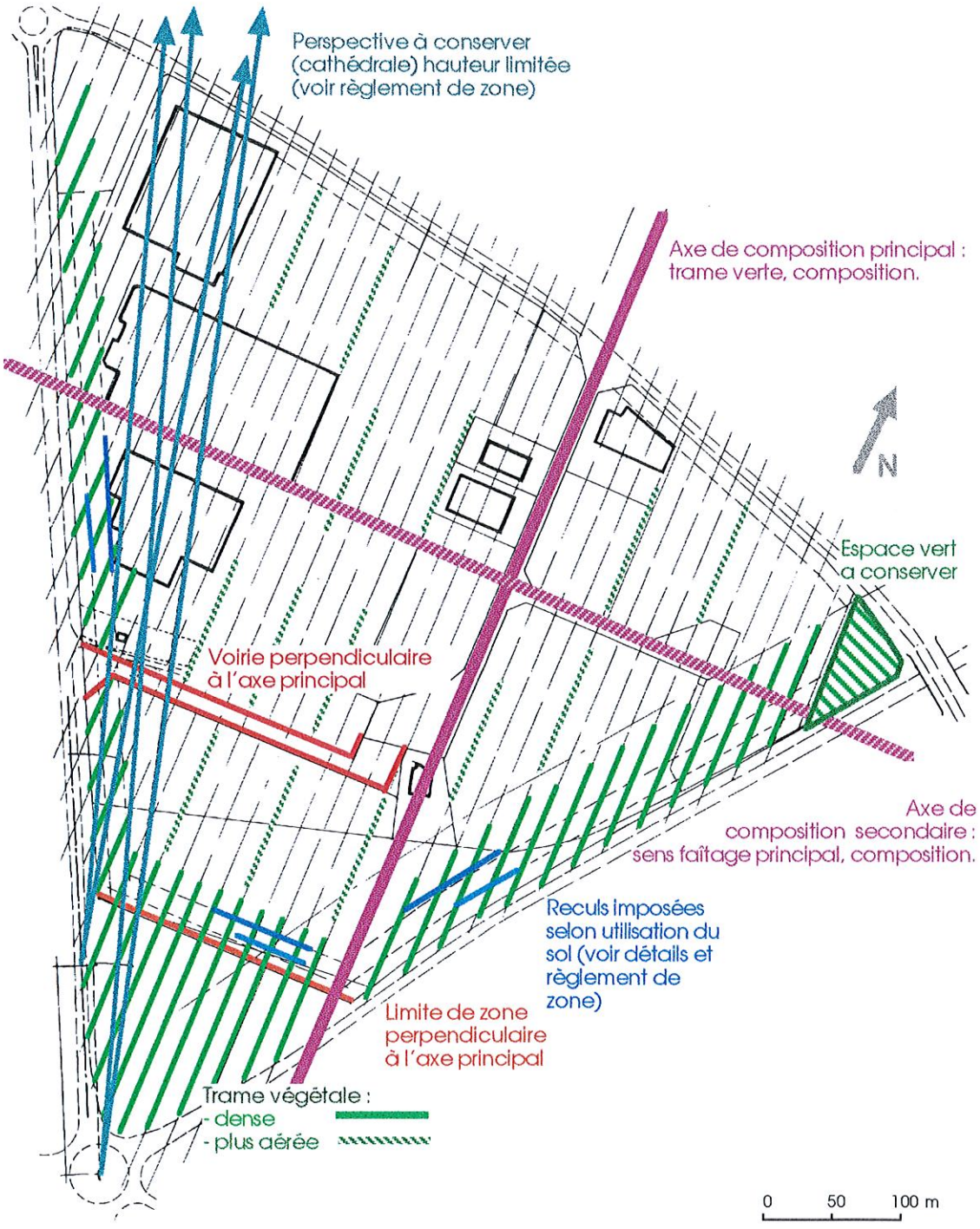
Il ouvre également la possibilité d'une meilleure desserte des terrains acquis par la commune.



Ces dispositions vont imposer des rythmes tant pour le traitement paysager que pour l'implantation des bâtiments et autres occupations du sol.

La trame paysagère, ainsi définie, va servir de base à la mise en place d'une structure ordonnancée qui va assurer la transition entre le cœur de la zone et ses abords et, également organiser le paysage interne à la zone.

Plus dense vers l'extérieur, la trame paysagère va permettre de réduire la distance minimum entre les voies - notamment la RN6 - et les occupations du sol, puisque celle-ci seront intégrées à une structure végétale forte.



Les nouvelles marges de recul sont également modulées suivant la nature et l'importance de l'utilisation du sol :

- dans une première bande (10 m.) - aucune occupation du sol, seule une trame végétale basse,
- dans une seconde bande (15 m.) - structure végétale haute et dense accompagnant les aires de stationnement et des constructions de faible hauteur,
- au delà, trame végétale moins dense et implantation des bâtiments hauts dans le respect de la composition d'ensemble.

Le même principe est appliqué pour maintenir la perspective sur la cathédrale, avec quelques modulations quant à la densité des végétaux - maintien de la perspective.

Schéma de principe
de la trame végétale

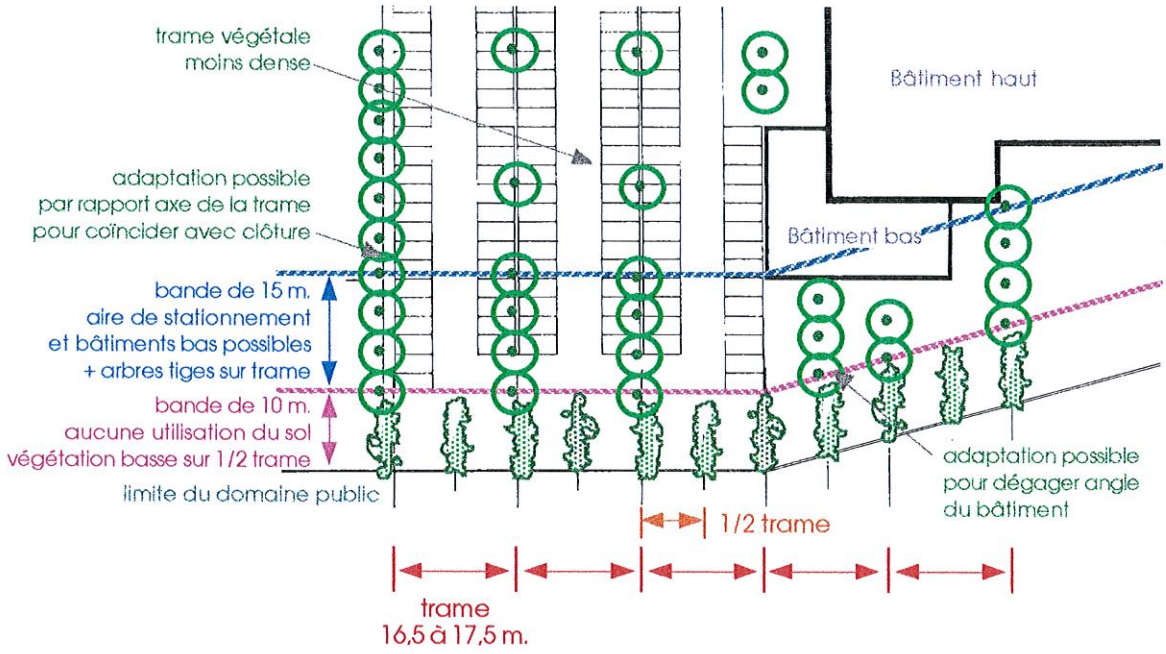
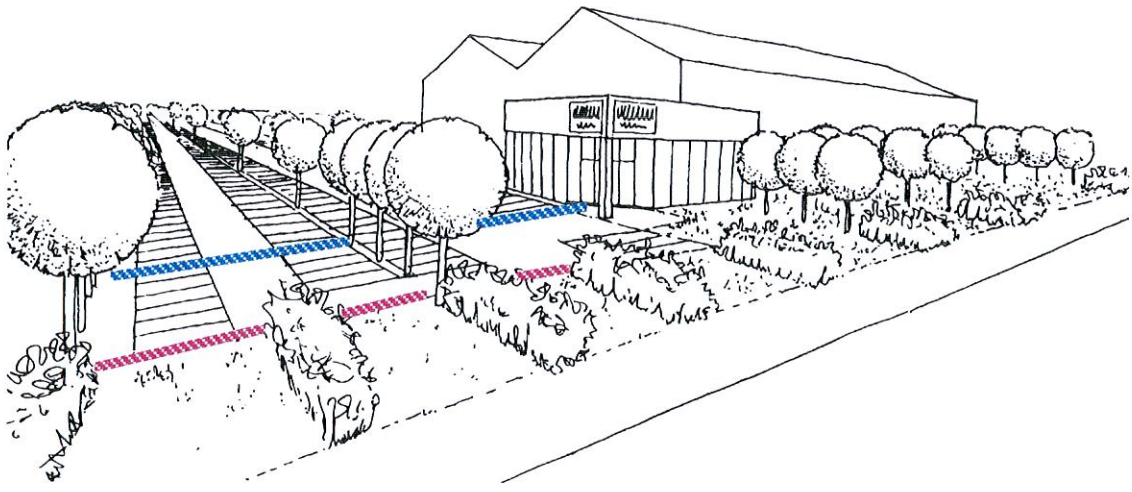
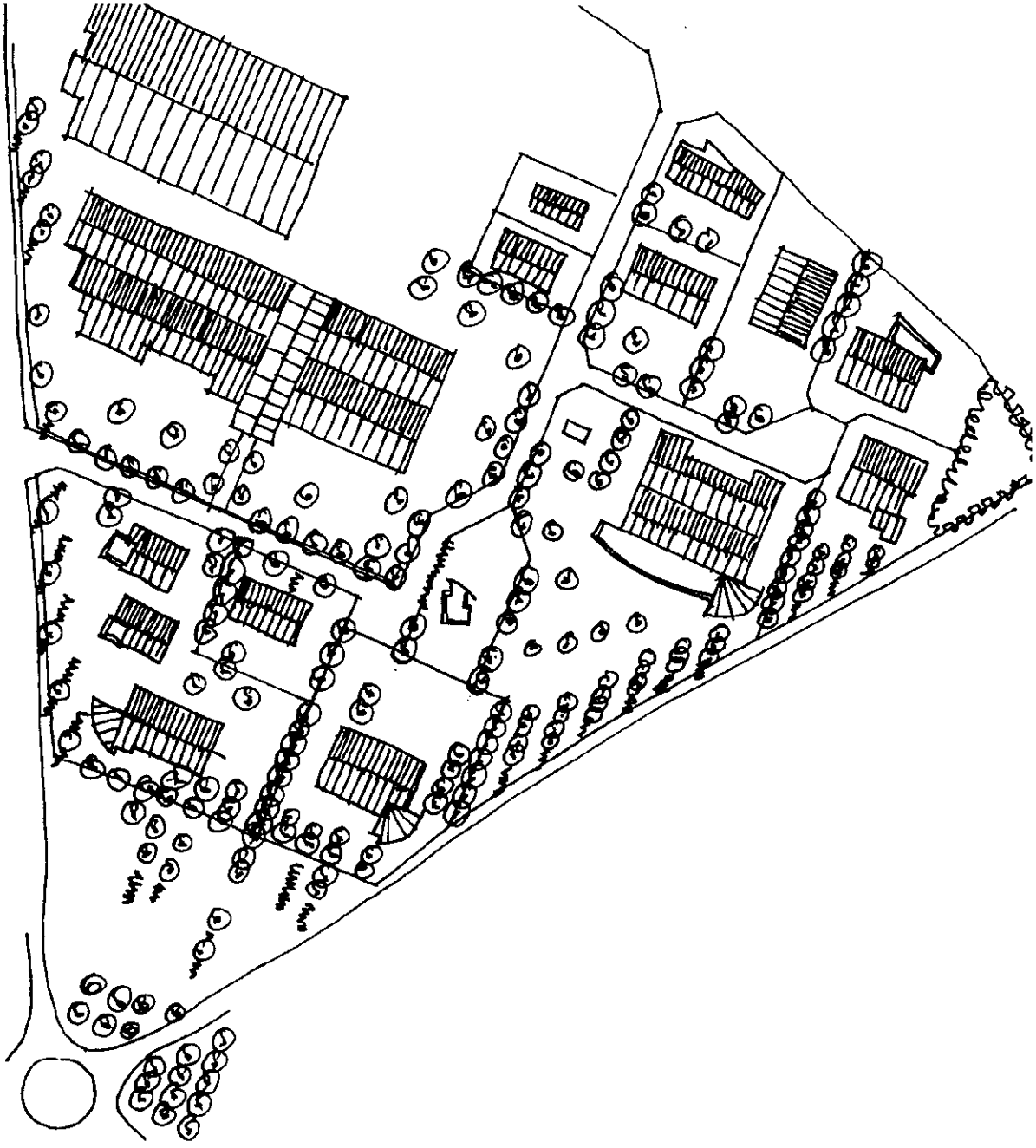


Illustration
vue en perspective



Simulation d'un plan de masse

le schéma ci-dessous est indicatif
et ne préjuge pas des implantations
réalisées dans l'avenir, mais illustre
une hypothèse d'aménagement



3.2- La traduction dans le POS et l'application du L 111.1.4

C'est sur cette base qu'est organisé le Schéma d'Aménagement de zone et le nouveau règlement du POS modifié, et, c'est dans ce cadre que s'inscrit l'application de l'article L.111.1.4

Le principe de la trame verte et les prescriptions imposées par le règlement de zone permettent ainsi de moduler les reculs par rapport à la voie pour les occupations du sol : bâtiments, aires de stationnement et dépôts principalement.

Ainsi, les différents critères à prendre en considération trouvent leur réponse dans l'ensemble de ces mesures et dans la nature même de la zone.

3.2.1 - Les nuisances

L'aspect nuisance doit être considéré par rapport à la voie qui génère l'application de l'article L.111.1.4

Dans le cas d'espèce, il s'agit d'une zone d'activités et non d'une zone d'habitat. C'est à dire que l'impact du trafic - nuisances sonores notamment - n'a pas les mêmes conséquences. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir des mesures spécifiques par rapport à ces nuisances.

3.2.2 - La sécurité

Par rapport à la RN 6, la question de la sécurité ne s'est pas posée, puisque aucun débouché n'est possible sur cette voie - Code de la Voirie.

De plus, la réalisation d'un giratoire et la desserte - actuelle et future - de la zone apportent un complément de sécurité sur les voies périphériques.

La nouvelle pénétrante à partir de la RN 360 ne sera d'ailleurs accessible qu'à partir du sens Sud-Nord, afin d'éviter "un tourne à gauche" sur cette principale artère d'accès à SENS.

Enfin, aucun accès particulier n'est autorisé sur les deux routes nationales et la route départementale, puisque les dessertes existantes ou prévues permettent d'accéder à tous les secteurs de la zone.

3.2.3 - Urbanisme et paysage

La qualité de l'urbanisme et des paysages a été le fil directeur de la réflexion menée sur cette zone d'activités.

Plusieurs mesures concourent à préserver cette qualité :

- le principe de composition soulignée par la trame végétale
- le principe d'une transition entre l'espace du domaine public (voie et bas côtés) et les différentes utilisations du sol.

Ainsi, l'implantation des constructions et autres utilisations du sol sont régies par ces principes et doivent s'intégrer à la trame végétale. De plus, des prescriptions en matière de plantations, très strictes en bordures des principales voies et plus particulièrement le long de la RN6, vont participer à la structuration du paysage - reculs imposés selon la nature des occupations des sols.

3.2.4 - Architecture

L'aspect architectural s'inscrit comme complément des dispositions précédentes qui reposent essentiellement sur la trame végétale et le principe de transition entre la voie et le cœur de la zone.

Il s'agit notamment d'adapter le parti architectural - volumes en particulier - à cette trame et aux transitions à ménager. Tout en laissant une certaine liberté à la création architecturale, les prescriptions de l'article 11, définissent des règles simples qui doivent bien évidemment être complétées par une application adaptée de l'article R 111.21 du Code de l'Urbanisme.

MALAY-LE-GRAND

PRÉSENTATION DE LA COMMUNE

La commune de MALAY-LE-GRAND se situe à l'Est de la ville de SENS dont elle est limitrophe. Cependant, la partie urbanisée de la commune se détache nettement des franges de l'urbanisation de SENS. Le centre-bourg de MALAY se présente sous la forme d'un tissu relativement aggloméré, entre la RN 60 au Nord et la RD 146 au Sud, à un peu moins d'un kilomètre de la RN 6 déviée à l'Ouest qui marque la limite de l'urbanisation de la ville de SENS.

L'évolution récente de l'urbanisation du bourg montre un développement vers l'Est contenu entre la vallée de la Vanne et la RN60. Les extensions immédiates du bourg à l'Ouest sont constituées par une grande zone de lotissement sous forme d'habitat pavillonnaire, puis en périphérie immédiate de cette zone pavillonnaire, se trouvent les zones d'activités des Charonnes, des Paudins et de la Corvée.

Enfin, entre la limite Ouest du bourg et la limite Ouest du territoire communal, des zones artisanales et commerciales se sont constituées de part et d'autre de la RN60 selon un mouvement classique de développement des zones d'activités sur les principaux axes des entrées d'agglomération.

La RN60 est classée voie à grande circulation. L'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme s'applique donc sur toutes les zones situées le long de cet axe.

"En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie Routière et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction ne s'applique pas:
- *° aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,*
- *° aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,*
- *° aux bâtiments d'exploitation agricole,*
- *° aux réseaux d'intérêt public.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes.
Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan d'Occupation des Sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au travers de l'étude d'un projet urbain. Ce projet traitera notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages."

La présente étude a pour but de proposer un projet urbain afin de répondre aux critères de l'article L 111.1.4.
Le périmètre de l'étude concerne:
° au Sud de la RN60, les secteurs entre l'échangeur de la RN 6 déviée à l'Ouest et la RD 460 à L'Est qui dessert le bourg de MALAY depuis la ~~nationale~~ départementale .
° au Nord de la RN60, les secteurs entre l'échangeur de la RN 6 déviée à l'Ouest et la Ferme de la Mouche.
Afin de déterminer des propositions pour l'application de cet article sur ce périmètre, nous suivrons la démarche suivante:
- Etablissement d'un état des lieux et définition des enjeux selon un découpage par séquences urbaines ou paysagères de la RN60.
- Définition d'un projet urbain pour les secteurs d'études concernés.
- Traduction du projet urbain dans le Plan d'Occupation des Sols.



- Extrait de la carte IGN 1/25 000 ° -

Le tronçon de la RN660 entre l'entrée sur le territoire de la commune de MALAY à l'intersection avec la RN 6 déviée à l'Ouest et la zone de la Corvée qui marque l'accès au centre-bourg peut être décomposé en 3 séquences.

La dissymétrie entre l'occupation de sol au Nord et au Sud de la RN660 (rapport image urbaine/image rurale) est une constante que l'on retrouve dans chacune des séquences proposées. C'est ce rapport plein/vide alterné qui détermine la constitution des séquences qui sont de ce fait peu homogènes dans leur forme et leur fonction.

Séquence1 : Entrée Ouest de MALAY-LE-GRAND par la RN660 et entrée de l'agglomération de SENS

Etat des lieux

Cette séquence présente une image dissymétrique puisque au Nord de la RD 660, l'image est à connotation plutôt rurale et au Sud davantage à connotation urbaine.

On trouve une hétérogénéité des fonctions avec une image en devenir les éléments structurants de cette séquence sont:

° à l'Ouest, la limite de l'urbanisation de SENS et la barrière visuelle de l'échangeur de la RN 6 déviée.

° au Nord, la petite zone commerciale et artisanale où seul est implanté le bâtiment de l'hôtel "Les Balladins". Cette zone, bien que de petite taille, n'est pas complétement remplie puisqu'il reste des terrains libres à l'Est. ~~Les limites de ce secteur se heurtent à une zone d'intérêt paysager inscrite au Schéma Directeur de SENS.~~

L'hôtel implanté au carrefour entre la nationale et la RD 225 marque l'entrée Sud de la zone d'activités des Vauguillettes située sur la commune de SENS plus haut sur le replat du coteau.

° A contrario, une courte image rurale s'offre au regard au Sud de la nationale en contrebas du fait d'un champ cultivé. Cet espace, occupé par l'activité agricole parait comprimé entre la RN660 au Nord, une bretelle de l'échangeur à l'Ouest et les bâtiments de la zone d'activités des Bas Musats 1 à l'Est qui terminent et ferment la séquence. Le champ est limité au Sud par la voie ferrée désaffectée bordée d'une haie arbustive qui ajoute à l'impression de fermeture de l'espace.

Il est probable que, à terme, la vocation de cet espace cessera d'être agricole du fait de sa position en bordure d'un grand axe destiné à l'activité.

La zone commerciale et artisanale au Sud de la RN contraste avec la zone d'intérêt paysager au Nord de la RN. Du fait de la topographie, cette zone se trouve en contrebas de la RN ce qui éloigne les bâtiments et ferme moins la vue sur la vallée de la Vanne.

Elle comprend un complexe hôtelier composé de pavillons contigus accèdant directement sur la RD 660. Puis aménagé sur une plateforme en léger contrebas de la RD, se trouve un lotissement commercial ("lotissement commercial Les Bas Musats") accueillant 4 bâtiments, le tout d'une qualité architecturale faible.

Vocation des terrains

Le Plan d'Occupation des Sols de la commune de MALAY-LE-GRAND destine les terrains de la séquence à être urbanisés sous forme d'activités (zone INAX proposée).

° Au Sud de la voie, le POS est en cohérence : ↳ UE et IAUE

- avec la situation des terrains en compression, même si l'activité agricole persiste aujourd'hui encore.
- avec le tissu déjà constitué sous forme d'activités de part et d'autre de la RD (zones des Bas-Musats 1).

° Au Nord, le zonage n'est pas cohérent avec la zone d'intérêt paysager affirmée par le Schéma Directeur.

Séquence2 : Zones d'activités autour du rond-point

Etat des lieux

Il s'agit d'une séquence assez longue qui s'organise entre le rond-point et l'aqueduc des eaux de Cochepies. Le rond-point permet la desserte :

- au Nord de la zone d'activités des Grèves sur le coteau et, au-delà, de la zone industrielle des Vauguillettes sur la commune de SENS.
- au Sud la zone d'activités des Bas-Musats 2.

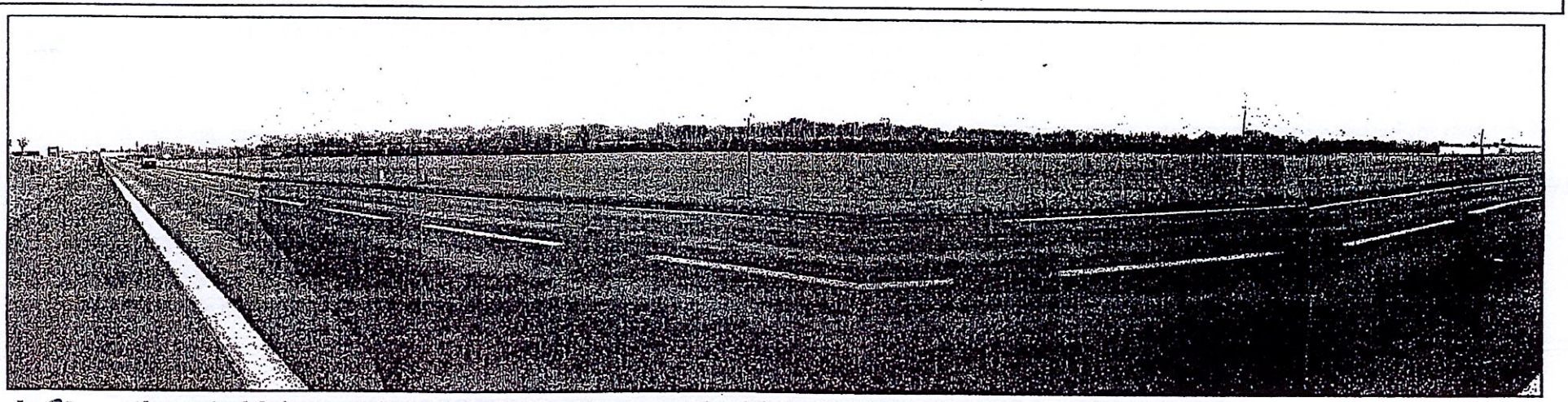
L'image est plutôt rurale même si des bâtiments d'activités se déploient au Nord de la voie sur la zone d'activités des Grèves.

Au-delà du rond-point commencent au Nord les terrains de la zone d'activités des Grèves avec deux premiers bâtiments d'activités de faible qualité architecturale ayant un accès direct sur la RD . Du fait de la situation de la zone des Grèves sur le coteau, ces bâtiments paraissent se rapprocher de la RD ce qui leur donne une forte présence dans le paysage. Le long de l'ancienne route de Troyes, des silos sont implantés, bien visibles depuis la nationale.

Quelques bâtiments d'activités sont implantés au Nord de la RN à l'extrêmité Ouest de la zone des Grèves. Ils sont de plus petite taille que ceux situés à l'Ouest de la zone et ont donc moins d'impact dans le paysage. De plus aucun n'a de sortie directe sur la RD .

Face à ces bâtiments de l'autre côté de la RD s'étendent les terrains libres de la zone d'activités des Bas-Musats 2 ~~actuellement voués à l'activité agricole~~. ZA achevée.

On remarquera une constante dans chacune des séquences déjà évoquées, à savoir une fermeture de l'image au Sud de la RD due à la haie constituée le long de la voie ferrée.



La RD et les terrains de la future zone d'activités des Bas Musats 2 : on perçoit bien la haie existante le long de la voie ferrée qui ferme le paysage.

Vocation des terrains

Le Plan d'Occupation des Sols destine l'ensemble des terrains de la séquence à l'activité (zone INAX proposée). → UE

Le POS est en cohérence avec les bâtiments implantés au Nord de la RN et disséminés sur la zone d'activités des Grèves.

Concernant la zone d'activités des Bas-Musats 2, ~~ses terrains sont actuellement libres~~. Cependant, situés entre la RN et encadrés par des zones d'activités, on peut envisager une vocation de ces terrains à être urbanisés sous forme d'activités. ZA réalisée et achevée.

Les enjeux

En jeux de sécurité

* Un enjeu réside dans l'interdiction de sortie directe sur la RD pour les futures activités et peut-être dans la modification du fonctionnement de certaines activités existantes qui sortent actuellement directement sur la RN (zone d'activités des Grèves).

En jeux urbains

* Un enjeu consistera dans la définition des fonctions de chacune des zones : regroupement par fonctions ou qualités (zones d'activité, zones d'habitat ou plus simplement agricole. Ceci afin de ne pas urbaniser sans objectif, et le cas écchéant, de ménager l'avenir.

Au Sud de la RN :

* Dans la continuité de la séquence précédente, un enjeu consistera dans l'articulation entre la zone d'activités des Bas-Musats 1 existante et les terrains libres à l'Est.

* Un enjeu réside dans la forme urbaine de la future zone d'activités des Bas-Musats 2 et notamment dans la constitution de la façade sur la RN. A noter que le supermarché Intermarché devrait se déplacer sur ces terrains sur une superficie de 4 hectares. La question d'une entrée pour le supermarché depuis la nationale (contre-allée ?) est posée par le supermarché lui-même. → NON. (emplacement inchangé).

Au Nord de la RN :

* Un enjeu consistera dans la redéfinition de l'organisation interne de la la zone d'activités des Grèves et de sa desserte par l'ancienne voie de Troyes, en articulation avec la zone des Vauguillettes contigüe.

En jeux paysagers

* Un enjeu se situe peut-être autour de l'aqueduc des eaux de Cochepies qui coupe transversalement la RN60 à hauteur de la zone d'activités des Charonnes. Cet ouvrage marque la limite entre la constitution d'une image urbaine de part et d'autre de la RD (entrée d'agglomération sénonaise) et une image rurale conservée. Par exemple, un écran paysager le long de l'aqueduc constituerait une limite franche entre secteur à vocation rurale et secteur à vocation d'activités.

Dans la continuité de la séquence précédente :

* un enjeu se situe au niveau du renforcement paysager des abords immédiats de la RN60 (alignement d'arbres existant).

* un enjeu consiste dans le traitement paysager de la frange Sud de la séquence le long de la voie ferrée et de la voirie latérale existante (conservation de la haie le long de la voie ferrée).

Enjeu de nuisances

* La RN60 est classée dans la catégorie des voies de type I (nuisances sonores importantes) ce qui se traduit par des secteurs affectés par le bruit sur une profondeur de 300 m par rapport à la RN. La valeur d'isolement des bâtiments à construire sera à prendre en compte selon les normes imposées par la loi sur le bruit.

* Concernant les réseaux d'assainissement, les zones d'activités des Grèves et des Bas-Musats 2 ne sont pas desservies. Un enjeu consistera dans leur desserte.

Enjeux d'architecture Les 2A sont maintenant desservies.

* Un enjeu consistera dans le traitement architectural des bâtiments des zones d'activités, et notamment au regard de la constitution d'une façade sur la RD.

Séquence3 : Entrée dans le bourg de MALAY-LE-GRAND

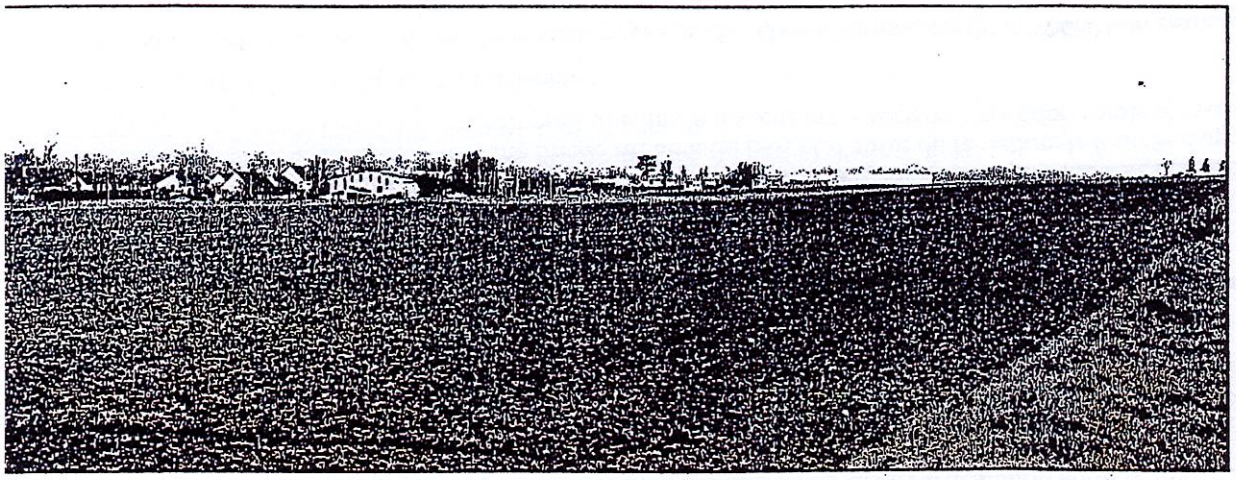
Etat des lieux

Cette dernière séquence, de part sa longueur, est sans doute celle qui présente l'image la plus contrastée selon qu'il s'agisse des espaces situés au Nord ou au sud de la RD. - L'image urbaine le dispute à l'image rurale.

Passé l'aqueduc des eaux de Cochepies, les terrains agricoles, de grande taille, s'étendent à flanc de coteau.

Au Sud de la RD commence la zone d'activités de la Corvée. Elle marque l'entrée du bourg de MALAY par la construction d'un grand bâtiment sur un terrain tout en longueur qui offre de ce fait un linéaire important de façade. Puis se succèdent une bande de terrain en friche et deux petits bâtiments d'activités à l'extrêmité Est de la zone. La partie Est de la zone a fait l'objet d'une procédure de lotissement à vocation artisanale ("lotissement artisanal de la Corvée").

Entre la RD 546 et la RD 460 qui permettent l'accès depuis la nationale au centre-bourg de MALAY, on retrouve une image plus rurale du fait de la bande de terrains cultivés entre la RN et la voie ferrée au lieu-dit "Les Hates". Au-delà de l'axe ferroviaire, on perçoit les pavillons qui constituent la frange Nord de l'urbanisation de MALAY avec leurs clôtures végétalisées. Du fait de cet espace dégagé et d'un simple carrefour aménagé en tourne à gauche, l'entrée de MALAY par la RD 546 est peu marquée. Elle se situe davantage à hauteur de la voie ferrée puisque c'est à partir de là que l'urbanisation est constituée des deux côtés de la RD.



L'entrée du bourg de MALAY depuis la RD 660 par la RD 546 : L'espace agricole au Nord de la RN le dispute à l'espace urbanisé au Sud de la RN

Vocation des terrains

Le Plan d'Occupation des Sols inscrit les terrains situés au Nord de la nationale en zone NC, zone naturelle agricole. Le POS est ici en cohérence avec la fonction de cet espace.

Une zone UX, c'est-à-dire destinée aux activités correspond aux terrains de la zone d'activités de la Corvée. Le POS est là aussi en accord avec l'occupation du sol existante même si la zone n'est pas totalement remplie.

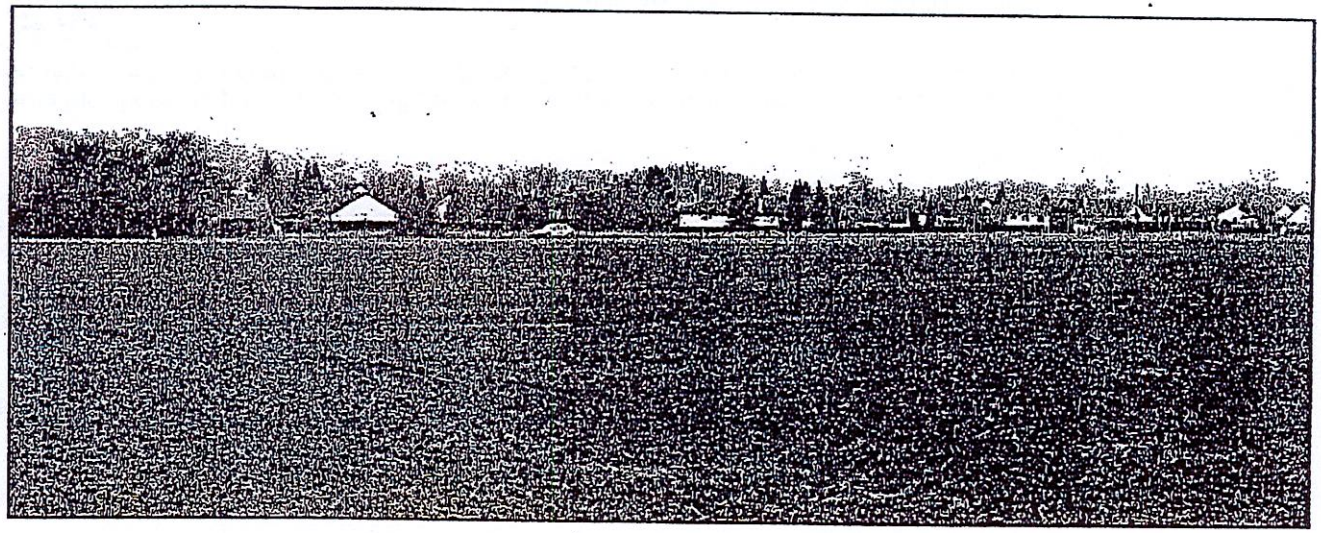
La bande de terrains agricoles des Hates est inscrite en zone NB, zone naturelle admettant une urbanisation diffuse. Ce zonage est en cohérence avec la situation de ces terrains coincés entre la RD 660 au Nord et la voie ferrée au Sud, les deux RD accèdant au bourg à l'Est et à l'Ouest. En effet, on imagine que à terme la vocation agricole de ces terrains est compromise. Cependant, se pose la question de la poursuite d'un habitat diffus (comme c'est le cas plus à l'Est où se trouvent quelques pavillons en bordure de la RD) du fait des nuisances sonores notamment générées par la RD . Une autre affectation peut être envisagée du fait notamment du positionnement du cimetière.

Enjeux de nuisances

* La RD60 est classée dans la catégorie des voies de type I (nuisances sonores importantes) ce qui se traduit par des secteurs affectés par le bruit sur une profondeur de 300 m par rapport à la RN. La valeur d'isolement des bâtiments à construire sera à prendre en compte selon les normes imposées par la loi sur le bruit.

Enjeux d'architecture

* On notera un enjeu de façade limité sur la zone des Corvée. Il reste quelques terrains libres. Il s'agira de traiter architecturalement ces interstices.



La zone la Corvée : L'espace rural est ici clairement délimité par la RD60.

LEPROJET

Sur la base de ces enjeux, le parti d'aménagement retenu s'appuie sur les éléments suivants:

- Interdiction des accès sur la RN60, et desserte principale des lotissements d'activités par l'arrière.

- Recul de 35 m. à l'axe de la voie et plantation d'arbres d'alignement pour annoncer l'entrée de Sens. Une banquette engazonnée viendra au minimum en garantir la plantation à venir. D'une manière générale, les écrans boisés opaques (double strate : arborée et arbustive) seront implantés perpendiculairement à la nationale (Nord sud), tandis que les alignements d'arbres (plus visuellement transparents) seront implantés parallèlement.

- Proposition de traitement des nouvelles façades.

- Graduation d'aménagement pour ménager une transition entre espace construit et espace rural.

Cet ensemble de mesures est décliné séquence par séquence comme suit :

Séquence 1 - Les Bas Musats 1 – 1AUE (ex INAx)

° Disposée en contrebas de la RN60, la future zone d'activités est desservie par le rond-point depuis la RN60. De perception rapide et de plus en contrebas, cette zone, cependant assez vaste aura pour vocation un usage d'activités économiques.

° Un alignement d'arbres de hautes tiges (Erables par exemple), viendra cadrer la RN, soit en entrée de Sens, soit en sortie, en direction du rond point. Conformément à l'ensemble des constructions en long de RN , un recul minimum de 35 m. à l'axe de la chaussée sera demandé, mais la position spécifique des terrains en limite naturellement l'impact visuel.

Compte tenu de l'encaissement et de la faible vision d'ensemble, il ne sera pas imposé d'alignement, mais par contre les bâtiments devront répondre à une homogénéité de hauteur et de teinte, pour éviter le foisonnement des formes et couleurs préjudiciables en entrée de ville. Un écran boisé naturel sera implanté en limite Est du secteur construit pour constituer des logettes, évitant ainsi les effets perspectifs.

La zone d'intérêt paysager devrait être inscrite en zone ND, pour ne pas permettre une création de bâtiment agricole, toujours possible en zone NC. → Ap

Enfin la conservation de la haie Sud le long de la voie ferrée viendra compléter l'arsenal d'écrans boisés ou paysagers destinés à minimiser les impacts de vues lointaines.

° Situées de part et d'autre de la RD , l'une en contre-haut et déjà bien occupée, l'autre en léger contrebas et à créer, ces deux zones occupent un emplacement de transition entre entrée urbaine et espace rural.

Si la zone des Grèves ne présente plus guère d'enjeu urbain, il n'en va pas de même de la zone des Bas Musats 2 où tout reste à faire. C'est pourquoi, en continuité avec le secteur précédent, le projet se poursuit, et même s'accentue. → achevé

La suppression à terme des accès sur la RN60 est l'ossature de la réponse aux critères de sécurité. Le rond point sur la RN permettant un transit soit vers le haut (zone des Grèves), soit vers le Bas (Bas Musats1 et 2). Il sera nécessaire de raccorder par l'ancienne route de Troyes les terrains desservis sur la RN60 et en clore à terme les débouchés pour pouvoir y planter un alignement d'arbres de hautes tiges (essence identique à celle précédemment employée). Ce qui reste de cette zone aura une vocation d'activités économiques.

Pour ce qui concerne le secteur des Bas Musats, les accès sur la RN ne seront pas autorisés, et les abords de la voie seront paysagés au moyen d'un mail (double alignement) sur une banquette engazonnée, qui servira de filtre visuel aux aménagements à venir. La desserte de la zone, faite par l'arrière le long de l'ancienne voie ferrée, permettra de réaliser une boucle intérieure.

Cette zone vient se terminer à l'Est sur l'acqueduc des eaux de Cochepie, aux abords duquel une bande boisée (opaque et perpendiculaire à la RN60) vient mettre une limite visuelle.

Pour tenir compte du passage d'une future voie de déviation, un secteur ne sera ni construit ni occupé, mais comme il va devenir une seconde vitrine, il a été prévu aux abords une contrainte d'alignement destinée à en marquer l'angle Sud Ouest. Comme partout ailleurs, une contrainte de recul minimum de 15 m. par rapport à ~~la limite~~ l'axe (erreur).
de la voie est imposée pour garantir une ouverture visuelle en transition avec le milieu urbain de Sens.

Le long de l'ancienne voie ferrée, la haie haute sera conservée en partie Sud, pour servir de cloisonnement visuel à cet ensemble de zones d'activités.

Séquence 3 - L'entrée dans MALAY LE GRAND

L'entrée dans Malay est aujourd'hui confidentielle. La partie urbanisée du bourg qui se trouve en partie Sud de la RN60, est desservie par la RD 546, peu lisible dans le site.

Avant d'y arriver, et après avoir passé l'aqueduc de Cochepie, on longe la zone de la Corvée, ultime allongement du secteur d'activité avant l'entrée dans le bourg.

Le projet dans cette section consiste à ménager une transition avec le secteur rural, présent au Nord du site, malgré un bâtiment d'activité au Bardeau Nord. L'alignement d'arbres (qui est existant au demeurant), la contrainte de recul sont des éléments nécessaires et suffisants, dans un secteur où les développements construits sont achevés. Cependant, le carrefour reste un enjeu d'image, certe ponctuel, surtout après les longs développements déjà vus.

Compte tenu des enjeux de sécurité; le carrefour sera réaménagé dans le but de ne pas permettre la sortie vers Sens, cette direction étant assurée par le confortement de la voie longeant l'ancienne voie ferrée. Cette voie qui desservira à terme la zone des Bas Musats 2, est déjà un itinéraire emprunté. L'écran végétal qui longe l'ancienne voie ferrée sera de ce fait maintenu, car dans cette partie, on longe une zone d'habitat.

Le traitement du carrefour, destiné à le sécuriser, pourra être aussi l'occasion de traiter l'entrée du bourg d'un point de vue paysager, par la plantation d'un alignement d'arbres. Une aire d'arrêt paysagée pourra avantageusement installer une image plus verdoyante dans un cadre jusqu'alors marqué par les activités de toutes natures. Cet ~~aménagement pourra devenir le support d'une information municipale touristique au moyen d'un R.I.S.~~ projet abandonné.

↳ UL et Nc

Il sera donc nécessaire de classer cette zone en NB (zone faiblement constructible car sous équipée) plutôt que NC (zone de mise en valeur des ressources naturelles) afin d'éviter l'aménagement d'un bâtiment agricole sur ce secteur, tout en permetant l'implantation d'un équipement minimal. Les articles 1 et 2 de cette zone devront être rédigés de sorte que les constructions éventuelles liées au R.I.S. puissent être autorisées.

Au Nord, la zone agricole reste de mise, et le rassemblement des sorties d'engins pourra être mis en place, afin de ne pas multiplier les accès sur la RN. Toutefois, la réflexion sur la réorganisation paysagère de l'entrée du bourg de Malay peut se prolonger en partie sur ce secteur. En l'absence d'un projet d'aménagement de carrefour et d'un projet urbain plus global, il est proposé de préserver simplement des potentialités d'aménagement en inscrivant une zone NC avec indice interdisant la construction, qui évitera l'implantation éventuelle de bâtiment agricole qui resterait possible dans la zone NC.

↳ Ap

TRADUCTION DU PROJET URBAIN DANS LE P.O.S.

Le projet présenté ci-dessus est passé ensuite au filtre des critères de l'articles L 111-1-4, afin d'intégrer au document d'urbanisme tout ce qui peut y être traduit.

Critère de nuisances

Les nuisances sont ici essentiellement liées à la proximité de la RN60 classée voie bruyante engendrant des niveaux de bruit importants. Les constructions nouvelles de la zone devront respecter les critères d'isolation acoustique adéquats.

Il reste entendu que les contraintes d'assainissement devront avoir été résolues pour autoriser l'urbanisation des terrains qui ne le sont pas encore.

Ces éléments liés à l'assainissement sont à intégrer aux articles 4 des zones urbanisables.

Critère de sécurité

Les nouvelles sorties directes sur la RN60 sont interdites. La zone est desservie par le rond-point des Bas Musats ou le carrefour avec la RD 546, avec à terme suppression des accès privés directs.

Ces éléments sont à intégrer aux articles 3 des zones situées le long de la RN60.

Le carrefour de la RD 546 sera repris et la manœuvre en direction de Sens interdite.

Ce carrefour fera l'objet d'un emplacement réservé au plan de zonage.

Critère d'urbanisme

° L'élaboration d'un parti d'aménagement pour la façade de la zone le long de la RN60 constitue un enjeu majeur du projet urbain. Pour permettre une qualité de traitement de la façade, il est proposé:

- qu'un espace de vingt mètre entre la RN60 et la propriété privée aux Bas Musats 2, appartiendra au domaine public de façon à ce que les espaces verts le long de la nationale soient entretenus par la collectivité, garant d'une qualité d'aspect.

- qu'une contrainte de recul de 35 m. minimum oblige les constructions à un dégagement visuel nécessaire.

° A l'intérieur des zones, une contrainte de recul des bâtiments de 15 mètres par rapport à l'axe des voies (chaussée avec bande de stationnement) sera exigée.

° Les accès se faisant par les voies arrières, une contrainte d'alignement sur la zone des Bas Musats 2, permettra de prendre en compte le passage d'une future déviation.

Ces éléments seront à intégrer aux articles 6 des zones urbanisables.

° Le projet urbain suppose la définition suivante des vocations des zones situées le long de la RN60:

Séquence N°1 Nord: Le secteur d'intérêt paysager est classé en ND. → Ap

Séquence N°1 Sud: Les espaces ont une vocation d'urbanisation pour l'activité: les espaces non urbanisés sont classés en zone INAX, les espaces urbanisés sont classés en zone UX. → 1AUE → UE

Séquence N°2: De part et d'autre les espaces ont une vocation d'activité, mais supposent un aménagement cohérent: ils sont classés en zone INAX.

Séquence N°3 Sud: Les espaces actuellement urbanisés sont classés en fonction des bâtiments existants: à l'Ouest de la RD546 les bâtiments d'activités sont classés en zone UX, à l'Est de la RD546 le secteur pavillonaire est classé en zone UC. Toutefois, la partie non urbanisée entre le cimetière et la RD546 a une vocation d'espace végétalisé d'entrée de bourg pouvant accueillir une ~~occupation du sol de type "Relais Information Service"~~: elle est classée en zone constructible, mais insuffisamment équipée (NB indicée) afin d'y autoriser les constructions et installations pouvant être liées à l'aménagement ~~du "R.I.S."~~.

Séquence N°3 Nord: La vocation de ces espaces est l'activité agricole: ils sont classés en zone NC indicée, qui pourraient faire l'objet d'un paysagement particulier. ~~Le cas de la ferme de la Mouche dont l'extension mesurée, mais surtout le changement de destination est autorisé, fera l'objet d'une autre zone NC indicée.~~

Ces éléments seront à intégrer au plan de zonage.

Critère de paysage

Il s'agit d'un critère essentiel du projet puisque qu'il conditionne plusieurs enjeux majeurs.

- La façade le long de la RN60:

Le traitement paysager de la façade se veut simple. Il s'agit effectivement de gérer la transition entre espace rural qui demeure à l'Est de la RN60 et l'entrée dans Sens. Sur les secteurs non construits (Bas Musats 2) une bande d'espace public sera plantée d'un mail et engazonnée. Ce principe de plantation d'alignement ou de mail (double alignement) sera décliné tout au long de l'itinéraire à l'exception de la partie rurale (zonage NC). Cet alignement existe en partie, il y aura donc lieu de le maintenir et de le renforcer.

Perpendiculairement à la RN60, des écrans boisés viendront segmenter l'espace pour éviter les couloirs perspectifs de zones d'activités. Ces écrans filtrants seront constitués d'essences locales feuillues et de type naturel (naturel étant pris dans le sens opposé d'horticole).

- L'intérieur des zones

Les axes primaires seront plantés d'arbres d'alignement , ainsi que la route menant, le long de la voie ferrée, de Malay le Grand aux Bas Musats.

Les giratoires ou aires de retournement seront végétalisées, ainsi que les aires de stationnement.

Ces éléments seront intégrés à l'article 13 des zones INAX.

Le long des voies ou emprises publiques, les clôtures seront exclusivement en treillis soudé vert.

Ces éléments seront intégrés à l'article 11 des zones INAX.

Critère d'architecture

Ce critère est essentiellement réservé aux secteurs non encore construits, ceci dans la mesure où le linéaire de façade produit ne rajoute pas à l'éclectisme ambiant. Il est donc efficace sur la zone des Bas Musats 2, et dans une moindre mesure dans la fin de la zone des Grèves. Les façades seront de couleurs allant du gris clair au gris foncé pour les façades en bardages métalliques et seront ocre clair pour les façades enduites. Les menuiseries pourront être de couleurs vives et les enseignes devront être intégrées au volume du bâtiment. La pente de toiture est limitée.

Ces éléments sont à intégrer à l'article 11 des zones INAX.

La hauteur maximum au point le plus haut des bâtiments est fixée à 15 m.

Cet element est à intégrer à l'article 10 des zones INAX.

Un coefficient d'emprise au sol est fixé à 0,6.

Cet élément est à intégrer à l'article 9 des zones INAX.

SAINT-CLEMENT

PRESENTATION DU PERIMETRE DE L'ETUDE

Les terrains concernés par l'application de l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme se situent sur le territoire communal de SAINT-CLEMENT et plus particulièrement son entrée Nord-Ouest de part et d'autre de la R.N. 6 déviée. La présente étude se propose de traiter les abords de la nationale dans sa partie Sud et plus précisément deux secteurs de vocation différente:

° Un premier secteur concerne les terrains situés à l'Ouest de l'échangeur de la RN 6 déviée de SAINT-CLÉMENT: Ces terrains, complètement vierges de toute construction, sont actuellement utilisés par l'activité agricole. Ils se présentent comme un rectangle dont une des deux longues faces (environ 800 m) borde la RN 6 déviée sur une profondeur de 250 à 350 mètres par rapport à la nationale.

Le site a pour limite à l'Ouest le territoire de la commune de SAINT-DENIS-LES--SENS et à l'Est l'échangeur à double giratoire, porte d'entrée Nord de l'agglomération de SENS. Dans leur partie Sud, ces terrains jouxtent un tissu urbain mixte constitué par la zone d'activité de la fontaine d'Azon et des secteurs de lotissements acueillant de l'habitat.

° Un second secteur est urbanisé sous forme d'habitat diffus dans lequel existent des reliquats d'espaces libres. Ce secteur se situe aux abords de la RN 6 déviée côté Sud, au-delà de l'échangeur, vers l'Est.

Du fait de la présence de la RN6 déviée, voie classée à grande circulation, l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme s'applique:

"En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie Routière et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation

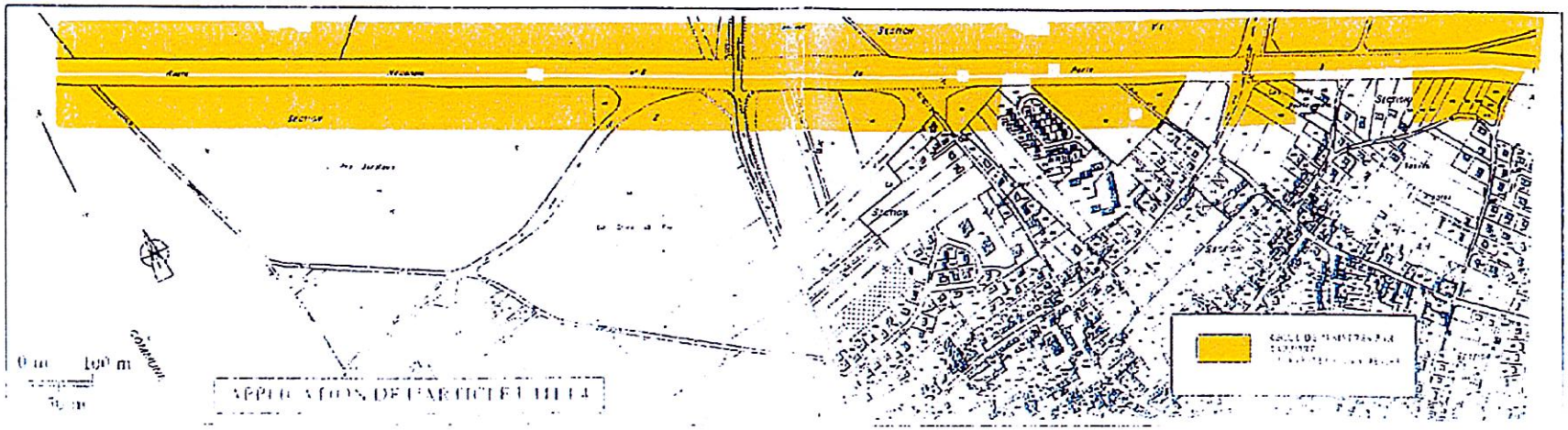
Cette interdiction ne s'applique pas:

- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières.*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières.*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole.*
- *aux réseaux d'intérêt public.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan d'Occupation des Sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au travers de l'étude d'un projet urbain. Ce projet traitera notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages."

La présente étude a pour but de proposer un projet urbain afin de répondre aux critères de l'article L 111.1.4.



LES SITES

On distinguera donc deux sites que sont les terrains de grande superficie à l'Ouest de l'échangeur et à l'Est de celui-ci, les dents creuses qui s'inscrivent dans un tissu urbain déjà constitué.

LES TERRAINS SITUÉS À L'OUEST DE L'ÉCHANGEUR DE LA RN6

La séquence viaire le long de la R.N. 6 déviée s'inscrit dans un paysage à dominante rurale de plaine céréalière, qui prend fin à partir de l'échangeur à double giratoire de SAINT-CLEMENT.

°Limite Ouest

Bordée par le chemin rural n°11, cette limite appartient au paysage rural avec de vastes champs. Elle constitue également la limite communale avec la commune de SAINT-DENIS. Les masses boisées qui bordent le bourg de SAINT-DENIS ferment l'horizon au-delà des champs

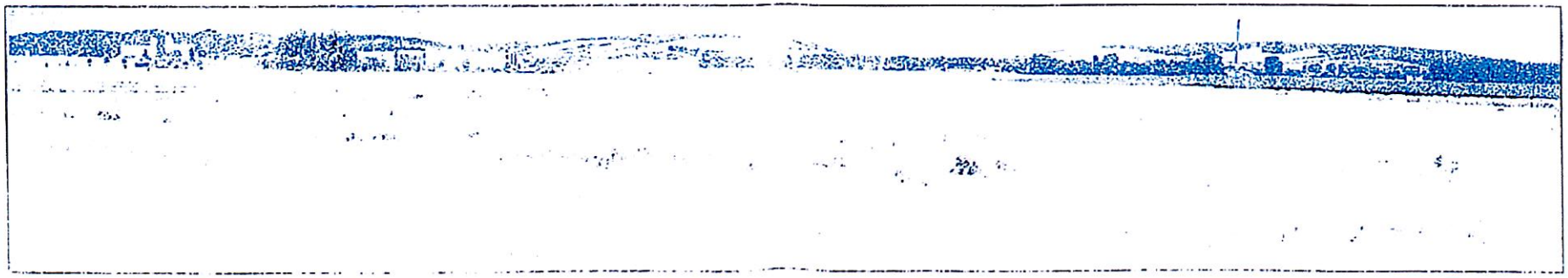
°Limite Sud

Le chemin rural de SAINT-DENIS à SAINT-CLEMENT et la rue des Fondrières, liaison entre l'échangeur Ouest et la zone d'activité de la fontaine d'Azon forment cette limite.

De la même façon que sur la frange Nord de la RN, de vastes champs s'inscrivent au premier plan. Le premier élément paysager qui accroche le regard est constitué par un bâtiment d'activité puis immédiatement par les boisements du site de la fontaine d'Azon avec en arrière plan également un autre bâtiment d'activité. Ils constituent la frange Nord de l'urbanisation sénonaise.

La platitude du relief fait que se détachent nettement les silos de la zone industrielle des Sablons. En se rapprochant de l'échangeur la profondeur des terrains cultivés est moindre et les éléments d'urbanisation se rapprochent de la nationale.

Peu avant la barrière de l'échangeur les constructions d'habitat semi-collectif arrêtent plus nettement les vues. L'image paysagère de ce côté de la nationale est marquée par une concurrence entre plusieurs types d'occupation du sol, entre reste de territoire rural et développement de l'agglomération sénonaise. Le tissu urbain est lui-même marqué par une mixité, entre habitat et activités.



°*Limite Nord*

Cette limite est constituée par la nationale avec une emprise publique importante de 40 mètres.

Au Nord de la nationale, l'image est fortement rurale avec au premier plan un territoire plat occupé par des champs de céréales. Les évènements paysagers sont modestes et s'inscrivent en fond de perspective. Il s'agit essentiellement de boisements et au-delà d'un territoire vallonné, partagé entre champs cultivés et masses boisées. L'image qui s'inscrit dans un espace agricole est ici homogène.



Vue sur la RN 6 déviée et les terrains de la future zone d'activités depuis le pont de l'échangeur : les terrains (occupés par l'activité agricole) sont en compression entre la nationale, l'échangeur et la zone d'activités existante dont un apperçoit un bâtiment

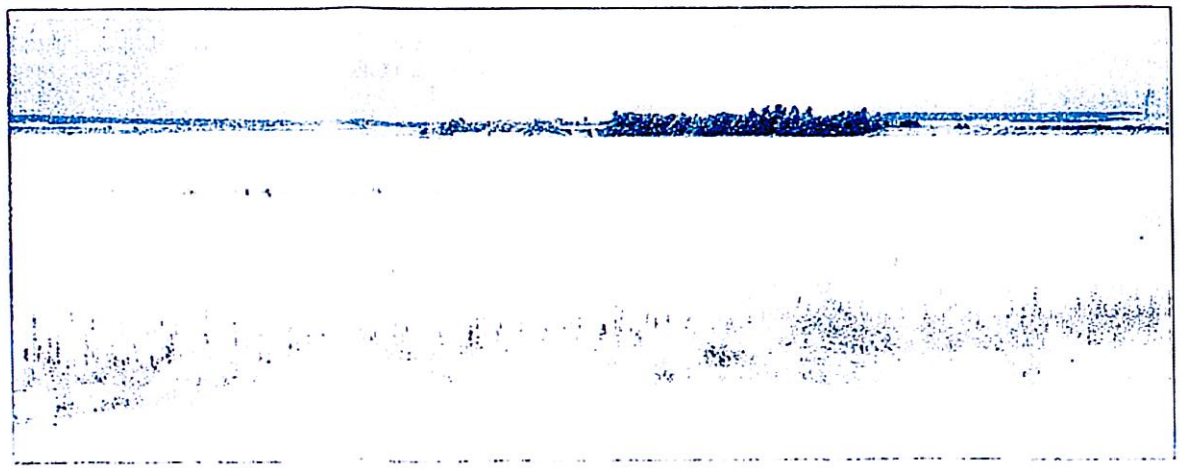
°*Limite Est*

Cette limite est fortement constituée par l'échangeur qui crée une barrière visuelle sur la plaine. Les talus de l'échangeur sont plantés de masses végétales importantes ce qui donne une impression massive à l'ouvrage qui constraste avec le relatif dépouillement des abords de la RN, aux grands champs cultivés.

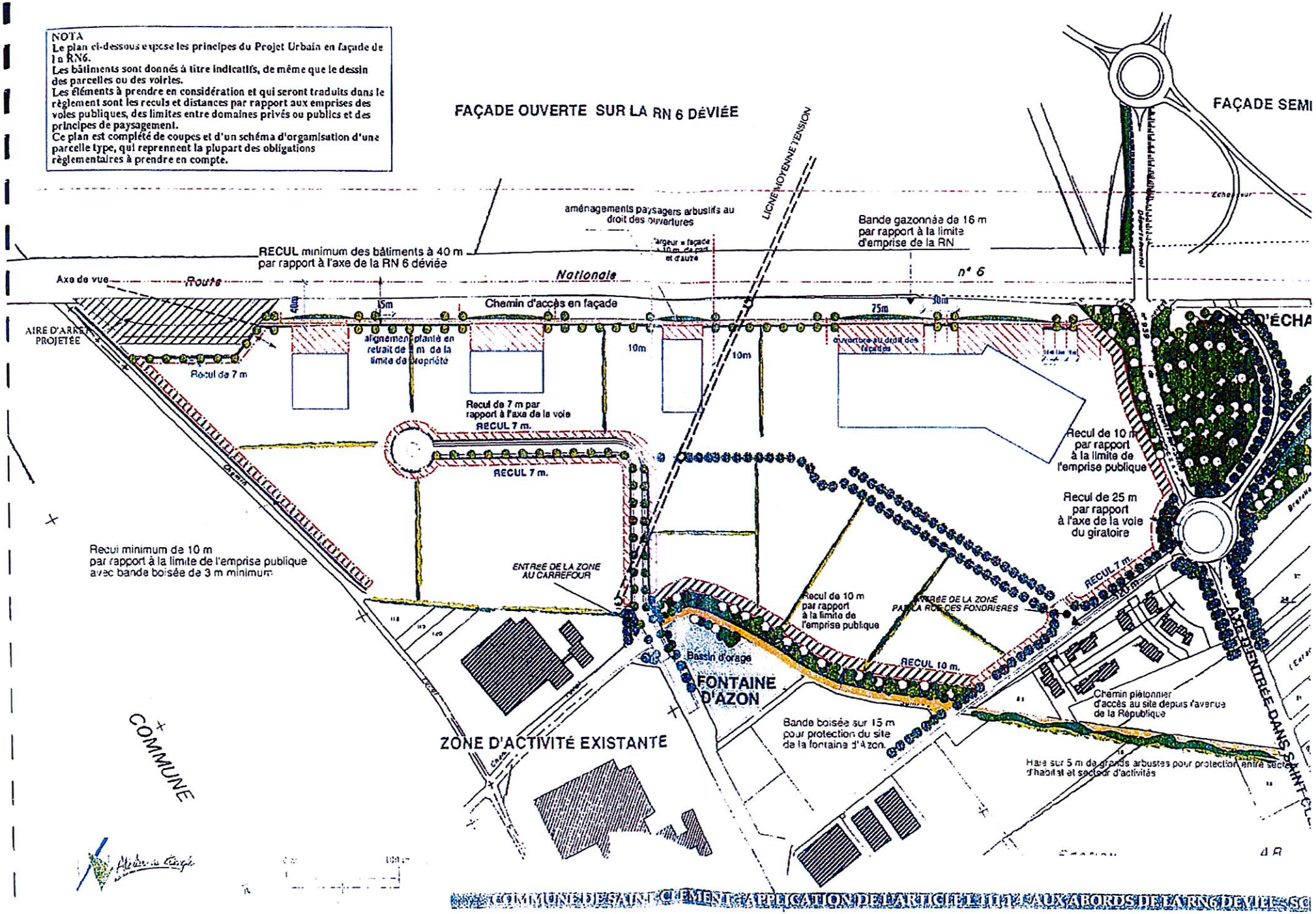
En fin de talus, au Nord de la nationale, la perspective retrouve une image rurale entre champs cultivés et petits boisements.

Par contre au Sud de la RN, la fermeture visuelle constituée par le talus est relayée par des unités d'habitation (petits collectifs) et au-delà par l'urbanisation de SAINT-CLEMENT.

Ce premier espace situé à l'Ouest de l'échangeur de la RN 6 déviée apparaît en compression entre la nationale au Nord, la zone d'activité de la fontaine d'Azon au Sud et les secteurs d'habitat, la barrière de l'échangeur à l'Est. Ils sont aujourd'hui occupés par une activité agricole en régression qui entre en concurrence avec les secteurs d'activités et d'habitat contigus, du moins avec des types d'occupation du sol peu complémentaires.



Vue sur l'échan[illegible] plaine cér[illegible] plantés



COMMUNE DE SAINT-CLÉMENT – APPLICATION DE L'ARTICLE L111-1-4 AUX ABORDS DE LA RN6 DÉVIÉE

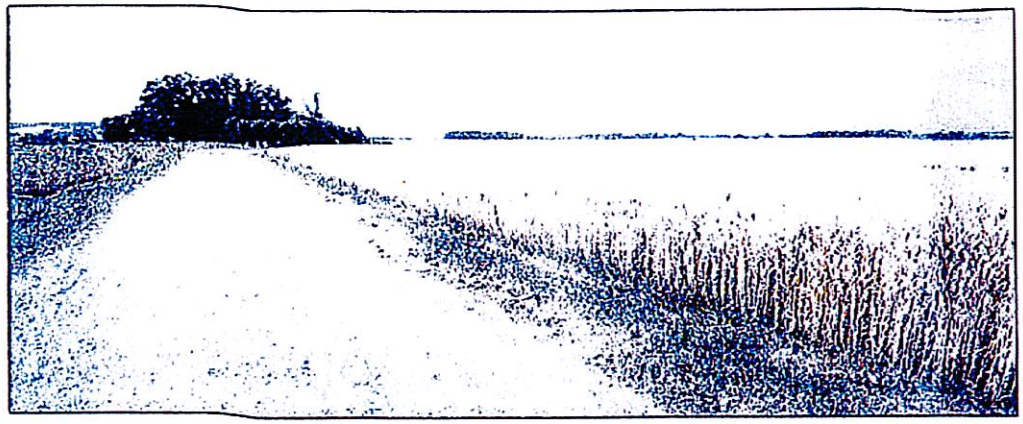
°Vocation des terrains

Le Plan d'Occupation des Sols de la commune de SAINT-CLEMENT affirme une vocation d'activités pour ces terrains (zone 1N.A.X., zone d'urbanisation future à court terme destinée à accueillir des constructions à usage d'activités non nuisantes).

Au Nord de la nationale, la vocation affirmée reste agricole (zone NC, zone naturelle). Le zonage est ici en cohérence avec l'occupation du sol puisqu'il s'agit d'un espace rural.

Au Sud des terrains se trouvent trois secteurs UXb, zones urbanisées destinées à l'accueil et au maintien des activités. Ces secteurs correspondent à la zone artisanale de la fontaine d'Azon.

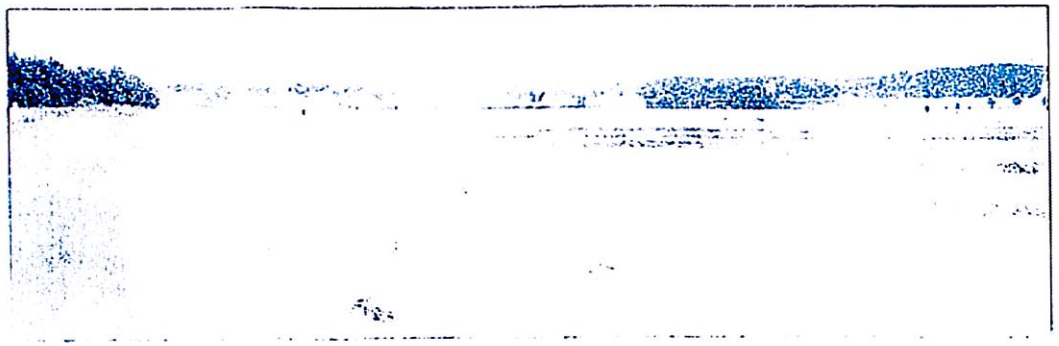
Une petite zone ND, zone naturelle strictement protégée, correspond au site de la fontaine d'Azon ainsi qu'aux boisements existants à proximité. A noter que le POS inscrit en emplacement réservé sous la forme d'un rayon de 30 m autour du monument de la fontaine. Un bassin d'orage complète l'occupation du site.



Vue sur le site de la fontaine d'Azon qui constitue la frange Sud-Ouest des terrains de la future zone d'activités

Une zone 1NA se glisse entre l'avenue de la République (RD 939) et le secteur UXb le plus à l'Est. Cette zone d'urbanisation future affirme une vocation d'habitat. Elle peu accueillir des activités qui doivent être compatibles avec le caractère résidentiel de la zone.

Un ensemble d'habitations est d'ailleurs implanté en limite de la zone 1NAX le long de l'avenue de la République et de la rue des Fondrières. Ces constructions correspondent à une volonté indiquée par le règlement de permettre une densité plus élevée le long de l'avenue de la République afin de donner un caractère plus urbain à cette entrée Nord de SAINT-CLEMENT



La lecture du POS inscrit la zone 1NAX dans la continuité des terrains urbanisés classés UX en affirmant sa vocation d'activité. En ce sens, le POS anticipe l'évolution de ces terrains en compression entre la nationale, l'échangeur et la zone d'activités de la fontaine d'Azon.

Toutefois, si l'on accepte l'idée d'une vocation potentielle de ces terrains à l'urbanisation, il convient de mesurer les enjeux de sécurité, de nuisances et de qualité urbaine, architecturale et paysagère comme demandé à l'article L111.1.4 qui s'applique tout le long de la RN6.

ELEMENTS LIBRES RELICTUELS À L'EST DE L'ECHANGEUR

Il s'agit des fonds d'îlot non urbanisés à l'Est de l'échangeur. Ces terrains s'inscrivent dans un tissu urbain déjà constitué que ce soit de secteurs de lotissementrs ou de zones pavillonnaires.

° *Limite Nord*

Un merlon existe de manière discontinue entre la frange Sud de la nationale et les secteurs d'habitat. Au-delà de la RN, l'image paysagère s'inscrit dans un contexte rural.

° *Limite Sud, Est et Ouest*

Les limites sont moins lisibles que pour le premier secteur du fait que ces terrains s'inscrivent dans la maille existante. En tout état de cause, il s'agit d'un tissu diffus. L'image est ici urbaine.

° *Vocation des terrains*

La vocation affirmée par le POS concernant ces terrains est d'accueillir essentiellement de l'habitat sous forme de maisons individuelles, groupées ou de petits collectifs (zones , UC, urbanisations immédiatement, zone 1NA, urbanisation sous forme d'opération d'ensemble. Cette vocation s'inscrit dans la continuité des zones d'habitat contigues.

LES ENJEUX

LA ZONE 1NAX À L'OUEST DE L'ECHANGEUR

° Enjeux de sécurité:

Dans ce secteur, la R.N. 6 déviée est à trois voies et présente une grande ligne droite. La zone 1NAX est desservie par l'échangeur à double giratoire qui permet également l'accès depuis la RN 6 deviée à l'agglomération de SENS dans sa partie Nord. Il existe une servitude de non-accès direct sur la nationale.

Dans la mesure où la zone est desservie par le giratoire Sud de l'échangeur l'enjeu consiste à ne pas modifier cette desserte.

Une seconde entrée de la zone s'effectue par la rue de la Fontaine d'Azon à partir du rond-point à l'intersection avec la rue de Paris. Cette voie permet déjà actuellement la desserte de la Z.A. de la fontaine d'Azon. L'enjeu consistera à aménager le carrefour avec la rue de la Fontaine d'Azon, le chemin de la Croix de Fer et le chemin rural de SAINT-DENIS à SAINT-CLEMENT.

A noter que la zone jouxte un secteur d'habitat en bordure de la rue des Fondrières. Un enjeu consistera dans la prise en compte de deux types de trafic sur cette voie, l'un de desserte d'un secteur d'habitat et l'autre d'une zone d'activité.

° Enjeux de nuisances:

Il s'agit de prendre en compte les nuisances liées au bruit mais également aux réseaux d'assainissement et à la peésence d'un Plan de Prévention des Risques d'Innondation en cours d'instruction sur le district de l'Agglomération Sénnonaise, qui touche la commune de Saint Clément.

Evacuation des eaux pluviales

Un bassin d'orage se situe à proximité de la fontaine d'Azon. Il recueille les eaux pluviales de la zone d'activité actuelle. Ce bassin est dimensionné pour recueillir les eaux d'une nouvelle zone urbanisée de 25 hectares. A noter qu'une conduite dimensionnée o 410 achemine par le chemin de la Croix de Fer les eaux pluviales vers l'Yonne à partir d'un regard situé au carrefour avec le chemin rural de la Croix de Fer et la rue de la fontaine d'Azon.

Evacuation des eaux usées:

Un réseau dessert les bâtiments de la zone d'activités de la fontaine d'Azon. Il chemine gravitairement par la rue de la Fontaine d'Azon (o 200) et par refoulement (o 250) par le chemin de la Croix de Fer à partir d'une station de relèvement située au carrefour avec la rue de la fontaine d'Azon. La canalisation pour l'évacuation des eaux industrielles après un prétraitement demandé aux entreprises qui se termine actuellement à l'extrêmité Nord de la rue de la fontaine d'Azon est interviendra dans un schéma d'implantation des activités.

Un enjeu consistera dans la desserte intégrale de la zone d'activités. Concernant la station d'épuration, sa capacité est suffisante pour traiter les eaux usées autres qu'industrielles. Les eaux industrielles devront faire l'objet d'un prétraitement avant d'être rejetées dans le réseau d'assainissement.

Nuisances sonores

La R.N. 6 est classée "voie bruyante de type I" (nuisances sonores importantes), ce qui se traduit par une servitude 300 m. de l'axe de la voie. Cette servitude, qui s'applique aux bâtiments à venir sur la zone, en exclut de fait l'usage autre que celui réservé aux activités.

Ce classement implique, de part et d'autre de l'infrastructure, des secteurs affectés par le bruit sur une profondeur de 300 mètres. Pour ces secteurs, situés dans un tissu ouvert, la valeur d'isolement minimale des bâtiments à construire sera à prendre en compte selon les normes imposées par la loi sur le bruit.

P.P.R.I.

La zone de la fontaine d'Azon est touchée par une zone bleue du P.P.R. relatif aux crues de l'Yonne, ce qui suppose une constructibilité des terrains moyennant le respect d'une cote de plancher pour les bâtiments, ceci dans le but de les mettre hors crues. Compte tenue de la position des terrains par rapport au cours de l'Yonne, les références de la crue de 1910 font état d'une cote au PR 69,00 de 65,75 m. Ce qui suppose, qu'aucun plancher ne soit en dessous de cette cote sur le site de la fontaine

d'Azon.

° Enjeux d'Urbanisme:

Les terrains concernés sont en compression entre la nationale au Nord, l'échangeur et l'avenue de la république à l'Est, la zone d'activités de la fontaine d'Azon et le secteur d'habitat rue des Fondrières au Sud.

Le devenir des terrains au niveau de leur vocation agricole apparaît limité. Le POS affirme par ailleurs leur vocation à terme à être urbanisés sous forme d'activité.

Un enjeu essentiel résidera dans l'articulation de cette future zone d'activités avec la zone existante de la fontaine d'Azon existante, le secteur d'habitat au Sud rue des Fondrières, la zone rurale au Nord de la RN et à l'Ouest.

Un second enjeu réside dans la forme urbaine de la zone d'activité qui s'articulera avec le schéma de desserte qui sera inscrit dans la zone.

Un troisième enjeu sera celui de la composition urbaine sur la façade de la RN 6 déviée.

° Enjeux de paysage et d'Architecture:

Le paysage de ce secteur est aujourd'hui essentiellement constitué par les franges de la zone. Leur diversité (rurale ou façade viaire), appelle des enjeux contrastés qui sont ici déclinés :

* Un enjeu, à terme, sera celui de la façade de la zone d'activités le long de la RN6. Cette façade devra s'articuler avec une face qui conservera une image rurale. Il s'agira de trouver un équilibre entre les deux sites de part et d'autre de la nationale, équilibre qui pourra se traduire en terme de traitement paysager, de maillage des parcelles et de qualité architecturale. La nationale joue le rôle d'une frontière nette entre deux secteurs très différents.

* Un autre enjeu sera celui de l'image de la frange Ouest sur le chemin rural. Cette façade est aujourd'hui marquée par une image rurale qui devra à terme marquer la limite entre espace construit et espace rural à l'Ouest. Un vocabulaire paysager spécifique devra trouver sa place et gérer l'interface sur cette frange.

* Un autre enjeu sera celui de la limite Sud de la zone actuellement constituée par un secteur d'habitat rue des Fondrières. Cette zone d'habitat représente actuellement la limite Nord de l'urbanisation de l'agglomération senonaise. La création d'une zone d'activités effacera cette limite en la repoussant aux abords de la RN. Il s'agira de gérer cette interface de deux unités l'une construite et l'autre à venir, de nature opposée.

Un autre aspect concernant cette limite Sud est la valorisation du site de la fontaine d'Azon avec son bassin d'orage paysager et ses boisements.

* Un enjeu de paysage sera également interne à la zone. L'enjeu de façade est évident. Cependant, l'enjeu qualitatif vaut aussi à l'intérieur de la zone afin de marquer la volonté de rupture entre les zones d'activités "dépréciées" et cette nouvelle génération d'espaces d'activités.

* Enfin, un enjeu se jouera autour de l'entrée dans la zone. Cette entrée s'effectuera à partir du rond-point Sud de l'échangeur qui marque également l'entrée Nord de l'agglomération senonaise.

° Les enjeux d'architecture nous semblent ici liés à la notion d'image paysagère que le projet souhaitera composer au long de l'itinéraire.

Cependant, même s'il est difficile de scinder les deux, il est évident qu'en terme d'image architecturale sur la façade de la R.N. 6, l'aspect, la hauteur et la répartition des bâtiments à venir joueront un rôle clef dans l'image générale.

Dans cet enjeu d'architecture, la ligne à moyenne tension qui traverse les terrains de la future zone d'activités dans un axe Nord-Est Sud-Ouest constitue une contrainte. En effet, la hauteur sous cette ligne varie entre 8 et 12 mètres. Un enjeu consistera soit à déplacer cette ligne, soit à l'enterrer, soit à l'insérer dans le tissu pour en minimiser l'impact.

° En jeux de sécurité:

L'enjeu de sécurité est limité concernant ces petits secteurs du fait qu'ils s'inscrivent dans un schéma de voiries existantes que sont les voies de desserte des zones pavillonnaires.

° En jeux de nuisances:

Nuisances sonores

Il s'agit de l'enjeu essentiel pour le devenir de ces terrains puisqu'ils sont situés dans des zones d'habitat particulièrement sensibles aux nuisances sonores générées par la RN 6 déviée. Le bouclage de l'urbanisation ultime sur ces secteurs passe inévitablement par le traitement de cette nuisance.

Assainissement

Tant au niveau des eaux pluviales que des eaux usées, les enjeux sont limités du fait que l'urbanisation sur ces terrains sera elle-même limitée. A noter que les terrains libres situés au Nord-Est de la Rue des Basses Plantes ne sont pas desservis par les réseaux. Cependant, les réseaux existent plus bas sur cet axe. Il suffirait donc pour permettre le raccordement de les poursuivre le long de cet axe.

° En jeux d'urbanisme:

L'enjeu d'urbanisme est limité quant à la composition urbaine, le tissu étant déjà constitué. La trame viaire est également établie.

Un enjeu urbain se situe au niveau du traitement de la façade sur la RN 6 déviée et plus exactement dans le traitement paysager du merlon qui borde de façon discontinue la nationale. Cet enjeu se combinera également avec la prise en compte des nuisances sonores générées par la voie.`

° En jeux de paysage et d'architecture

L'enjeu en terme de paysage se situe sur la façade de la RN 6 déviée. La séquence urbaine, à la différence des terrains à l'Ouest de l'échangeur, est déjà établie puisque le tissu urbain existe. La transition espace urbain et espace rural est ici déjà négociée. L'interface entre les deux espaces se traitera tout particulièrement au niveau des aménagements paysagers du merlon.

A noter que le délaissé de l'échangeur, inscrit au POS sous la forme d'une zone NC, s'inscrit dans cet enjeu de paysage.

Sur la base de ces enjeux, le parti d'aménagement retenu s'appuie sur les éléments suivants:

LE PROJET POUR LA ZONE D'ACTIVITÉS

- Les terrains de la future zone d'activités s'inscrivent dans la continuité de la zone d'activité existante de la fontaine d'Azon dont la limite Nord est actuellement constituée par le chemin rural de Saint-Denis à Saint-Clément et la rue des Fondrières.

Entrée de la zone

° La future zone d'activité est desservie par le rond-point puis la rue des Fondrières existants. Outre l'entrée de la zone d'activités, le rond-point constitue également l'entrée Nord dans Saint-Clément par la RN6 déviée. Il s'agit de proposer une image urbaine pour le traitement du rond-point et l'avenue de la République. Le rond-point pourra être planté sur son contour d'un double mail qui se poursuivra de part et d'autre le long de l'avenue de la République.

° La rue de la Fondrières existante est d'une largeur de 12 m. Elle sera traitée sur sa frange Nord occupée par la zone d'activité. Un système de haie situé sur le domaine privé et d'alignement d'arbres implanté sur le domaine public le long de la rue des Fondrières côté Nord permettra de limiter l'impact visuel de la zone par rapport au secteur d'habitat côté Sud. Cet alignement d'arbres se poursuivra de part et d'autre de l'axe pénétrant dans la zone.

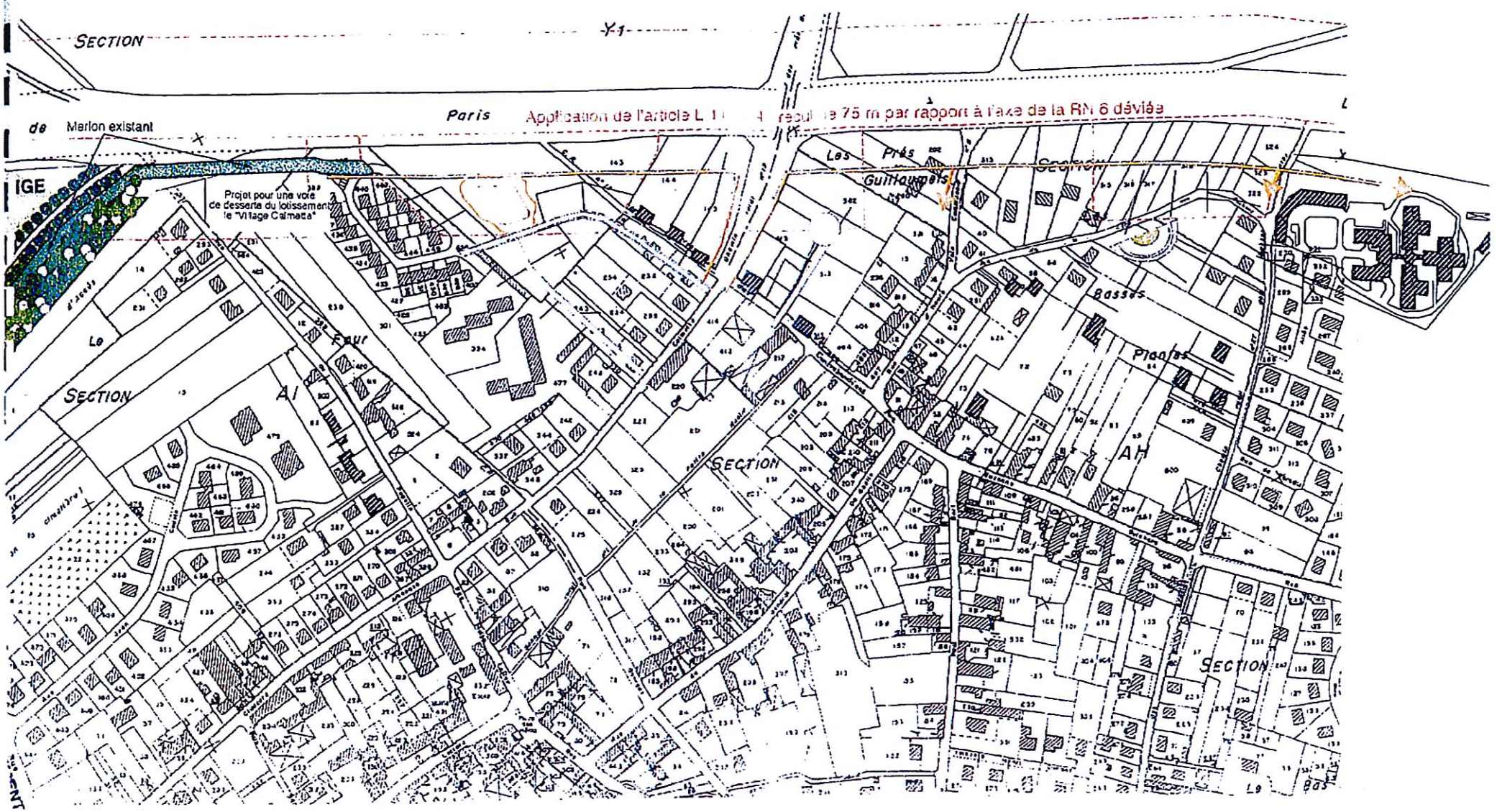
Façade sur la RN6

Le schéma parcellaire le long de la RN6 inscrit de grandes parcelles (1,5 à 2,5 ha) de façon à éviter l'implantation d'un nombre important de bâtiments, ce qui concourait à une atomisation de la façade urbaine.

Un rythme de plantation et des bâtiments avec obligation de tourner les façades nobles le long de la nationale sera demandé. Les façades pourront dégager une ouverture libre équivalente à leur développement en long de RN. Un recul minimum de 40 m. à l'axe de la voie sera imposé, ce qui reviendra à construire en limite de propriété privée. Une bande publique engazonnée le long de la RN sur une largeur de 16 m doublée d'un chemin d'une largeur de 4 m créera un environnement simple, mais de qualité en long de la nationale et autorisera l'entretien régulier des espaces verts. Ce dispositif donnera une façade séquencée et assurera une transition entre espace rural au Nord de la RN 6 et futur espace urbanisé au Sud. Un système de haie taillée et d'arbres de haute tige viendra compléter ce dispositif. L'organisation des parcelles ainsi que la contrainte de plantations seront prévus afin que les lieux de dépôt et stockage soient en arrière des parcelles ou sur les côtés pour limiter les impacts visuels depuis la RN. Dans l'axe de l'ouverture, avec un débord de 10 m., une séquence de plantations arbustives viendra créer un premier plan aux bâtiments industriels.

A l'angle Ouest de la zone, la réalisation d'une aire d'arrêt pour les usagers de la RN6 déviée est prévue, s'inscrivant sur une profondeur de 40 m par rapport à la limite de la RN et une longueur de 184 m en bordure de la voie. L'accès au chemin en long des façades se fera depuis l'aire d'arrêt.

OUVERTE SUR ECHANGEUR



EN AGGLOMERATION

De façon à ce que cet aménagement ne constitue pas une barrière visuelle pour le linéaire de façade le long de la RN pour cette parcelle Ouest, il sera demandé un traitement paysager identique à celui de la façade avec continuité de la bande engazonnée comme terre-plein entre la RN et la voie de décélération. Le système de haie taillée et d'arbres de hautes tiges se poursuit le long des limites de la zone et l'aire d'arrêt constituant un écran filtrant. Ce système vise à conserver l'axe de vue depuis la RN comme indiqué sur le schéma de principe. Une bande boisée pourra s'inscrire au Sud-Ouest de l'aire d'arrêt afin de marquer une rupture entre l'aire d'arrêt et la zone d'activités contigue.

Limite Ouest de la zone

Une bande boisée le long du chemin rural côté zone d'activité permettra de dissocier autant que possible l'espace rural qui demeurera à l'Ouest de la future zone.

L'intérieur de la zone

Le dessin de la voirie interne de la zone repose sur un principe de maillage entre la rue des Fondrières et la rue de la fontaine d'Azon.

° Se branchant sur la rue de la Fondrières à 100 m du rond-point, une voie avec une emprise de 14 m , s'enfonce perpendiculairement dans la zone puis s'inscrit le long de la RN6 sur une profondeur de 120 m par rapport à la limite de l'emprise de la RN6. Cet axe boucle ensuite par la rue de la fontaine d'Azon. Il permet la desserte des parcelles le long de la nationale et à l'intérieur de la zone.

° Le bouclage de la voirie interne de la zone par la rue de la fontaine d'Azon s'inscrit dans l'axe de la rue de la fontaine d'Azon et permet du fait de sa continuité de lier la zone d'activité existante à celle à venir.

° Une antenne se terminant par une aire de retournement et se branchant sur la voirie en boucle permettra la desserte des parcelles à l'Ouest de la zone.

° L'organisation parcellaire de la zone inscrit de grandes parcelles le long de la RN6 déviée (1,5 à 2,5 ha) et également à l'Ouest de la zone. En effet, il est intéressant de retenir le principe de grandes parcelles à l'Ouest de la zone du fait de l'existence d'une canalisation pour les eaux industrielles se terminant actuellement à l'extrêmité Nord de la rue de la fontaine d'Azon. Les entreprises seront laissées libres de doubler ou non leurs clôtures d'une haie en limites séparatives, à la différence des clôtures en long d'emprise publique qui seront obligatoirement doublées d'une haie vive.

Site de la fontaine d'Azon

Un espace boisé s'inscrira le long du chemin rural de Saint-Denis à Saint-Clément de façon à venir renforcer les boisement existants sur le site de la fontaine, à développer son caractère paysager et à marquer une rupture entre la zone d'activité et le site.

Le chemin rural pourrait être aménagé en cheminement piéton depuis le boulevard de la République jusqu'à la fontaine et bordé côté Sud entre la rue des Fondrières

et l'avenue de la République d'une haie de grands arbustes pour protéger le secteur d'habitat du secteur d'activités (zone UXb).

Cette description du projet cependant doit passer en revue l'ensemble des critères déclinés dans l'analyse et voir en quoi la réflexion s'inscrit bien dans la problématique de l'article L 111.1.4.

Critère de nuisances

Les nuisances sont ici essentiellement liées à la proximité de la RN 6 déviée classée voie bruyante engendrant des niveaux de bruit importants. Les constructions nouvelles de la zone devront respecter les critères d'isolation acoustiques adéquats.

Par ailleurs les constructions devront satisfaire aux règlement du P.P.R. lorsque celui ci sera opposable. Cependant, par mesure de précaution, le C.O.S des terrain est fixé à 0,40, et la cote du plancher le plus bas est proposée à 65,75m., pour anticiper les recommandations du projet de règlement dudit PPR.

Critère de sécurité

Les sorties directes sur la RN 6 déviée sont interdites du fait de la servitude de non-accès direct. La zone est desservie par le rond-point Sud de l'échangeur puis par la rue des Fondrières.

Même si la rue des Fondrières dessert également le secteur d'habitat au Sud, celui-ci dispose d'une seule et unique sortie sur la voie.

Critère d'urbanisme

° L'élaboration d'un parti d'aménagement pour la façade de la zone le long de la RN 6 déviée constitue un enjeu majeur du projet urbain. Pour permettre une qualité de traitement de la façade, il est proposé:

- d'inscrire de grandes parcelles le long de la nationale pour limiter une atomisation des façades.

- qu'une façade noble soit tournée vers la nationale, la desserte se faisant par l'arrière. Les bâtiments devront s'implanter selon un recul minimum de 40 mètres de l'axe de la RN 6 déviée.

- que l'espace entre la RN 6 déviée et ce recul appartiendra au domaine public de façon à ce que les espaces verts le long de la nationale soient entretenus par la collectivité, garant d'une qualité d'aspect.

Pour prendre en compte le projet d'implantation d'une aire d'arrêt pour les usagers de la RN 6 à l'Ouest de la zone, un bâtiment devra également respecter un recul de 10 mètres par rapport à la limite d'emprise de l'aire. Ce recul peut participer à la composition d'un axe de vue pour un bâtiment souhaitant profiter en quelque sorte d'une "seconde" façade sur la nationale.

° A l'intérieur de la zone, une contrainte de recul des bâtiments de 7 mètres par rapport à l'emprise publique sera exigée.

° Au Sud de la zone, cette contrainte de recul sera de 10 m par rapport à la limite de l'espace boisé classé inscrit le long du chemin de Saint-Denis à Saint-Clément.

° A l'Est de la zone, en contrebas de la RD 939, le recul est imposé à 10 mètres de la limite de l'emprise publique.

° Au niveau du rond-point desservant la zone par la rue des Fondrières, la contrainte de recul est fixée à 25 mètres par rapport à l'axe de la voie circulaire.

Critère de paysage

Il s'agit d'un critère essentiel du projet puisque qu'il conditionne plusieurs enjeux majeurs.

- La façade le long de la RN 6 déviée:

Le traitement paysager de la façade se veut simple. Il s'agit effectivement de gérer l'interface entre espace rural qui demeure au Nord de la RN 6 déviée et futur espace urbanisé de la zone d'activité.

La bande non privée constituera un espace public. Elle sera engazonnée et délimitée par un système de haie taillée et d'arbres de haute tige plantés sur domaine privé masquant les aires de stationnement et techniques des entreprises. Selon le rythme des façades, une interruption des plantations d'arbres et de haies seront ménagées, ceci afin de mettre en scène les façades. En premier plan, des plantations arbustives viendront créer un effet paysager. Les arbres non plantés dans cette ouverture se retrouveront de part et d'autre de l'ouverture, en doublement de l'alignement initial, sur domaine public. Afin de ne pas avoir d'ouverture trop importante, qui risquerait d'effacer l'intention, une limitation à 75 m. des ouvertures d'un seul tenant est imposée. Pour les façades éventuellement très longues, selon cette fragmentation interne de 75 m. un bosquet d'arbres viendra proposer un rythme spécifique. Une sinusoïde de plantations arbustives viendra égayer le premier plan comme décrit précedemment. Un chemin d'une largeur de 4 m le long des limites de propriété. Il permettra l'accès des engins de lutte contre l'incendie en long de la nationale et également l'entretien des espaces verts par la collectivité. Les clôtures en limite seront noyées dans une haie.

Ce principe d'une bande gazonnée se poursuivra au niveau de l'aire d'arrêt à l'Ouest de la zone de façon à assurer une continuité de traitement paysager, tout comme le principe de la haie avec arbres de haute tige qui se poursuivra le long de la limite d'emprise de l'aire d'arrêt. Cependant, un principe d'écran filtrant sous forme d'arbres de haute tige complétera le dispositif sur une bande de 10 mètres de profondeur sur le domaine public (aire d'arrêt) . Cet écran filtrant doit permettre d'annoncer la zone d'activités depuis la nationale sans toutefois compromettre une possibilité de façade en biais par rapport à la nationale.

- L'intérieur de la zone

Les axes pénétrant dans la future zone d'activités sont traités en boulevards urbains. Ils sont marqués par un alignement d'arbres de haute tige de part et d'autre de la voie, plantés sur le domaine public.

Ce mail est seulement inscrit côté Sud sur l'axe de desserte de la zone parallèle à la RN 6 de façon à jouer sur l'assymétrie du traitement des espaces verts et également participer à l'ouverture de la zone sur la nationale.

En long d'emprise publique, il sera demandé que l'ensemble des clôtures soit doublé par une haie vive qui pourra être basse

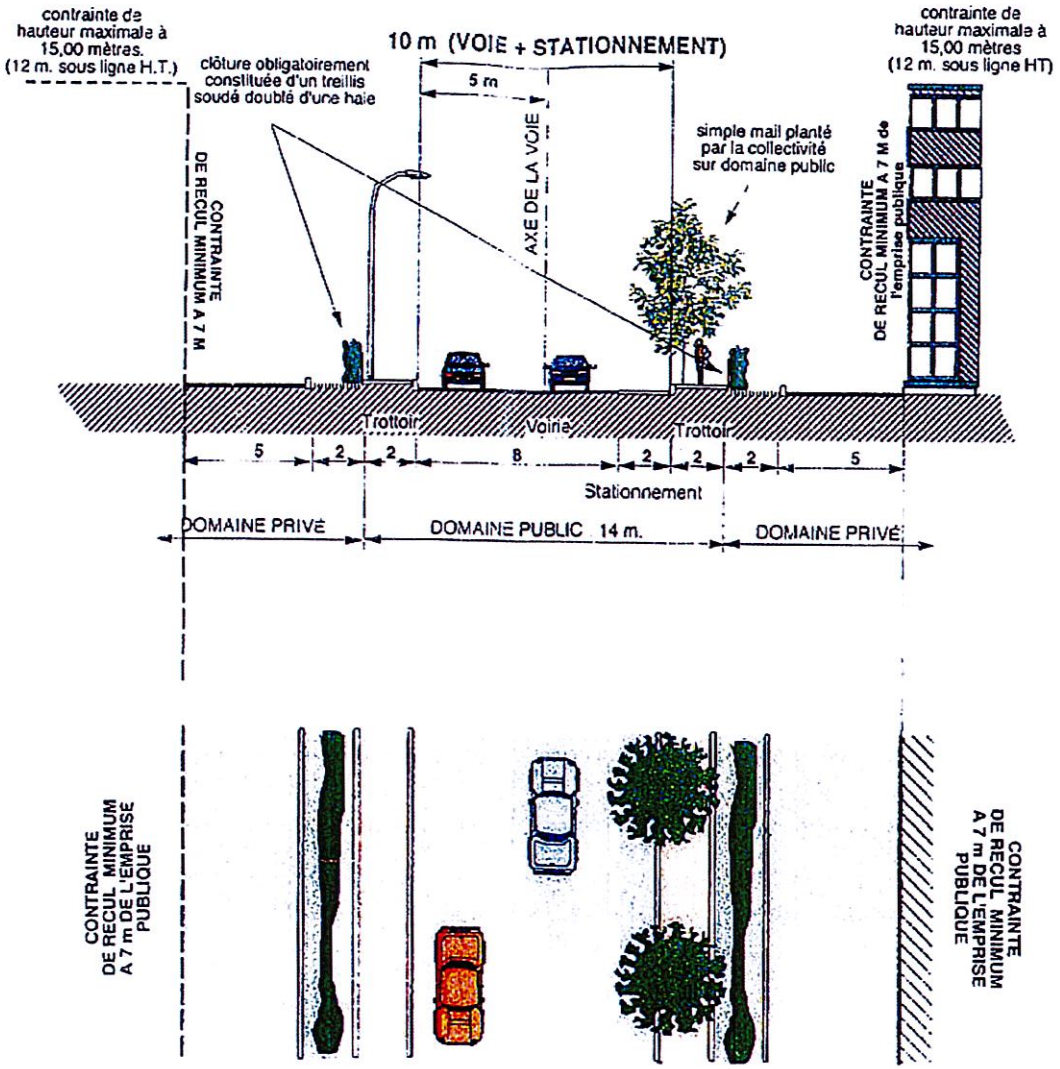
L'Ouest de la zone le long du chemin rural sera traitée par une bande boisée opaque pour assurer une rupture visuelle avec l'espace agricole.

- Franges Sud de la zone

La rue des Fondrières sera plantée côté zone d'activité d'un alignement d'arbres en prolongement du double mail proposé sur le pourtour du rond-point. Une haie sera plantée en continu sur le domaine privé en limite du domaine public.

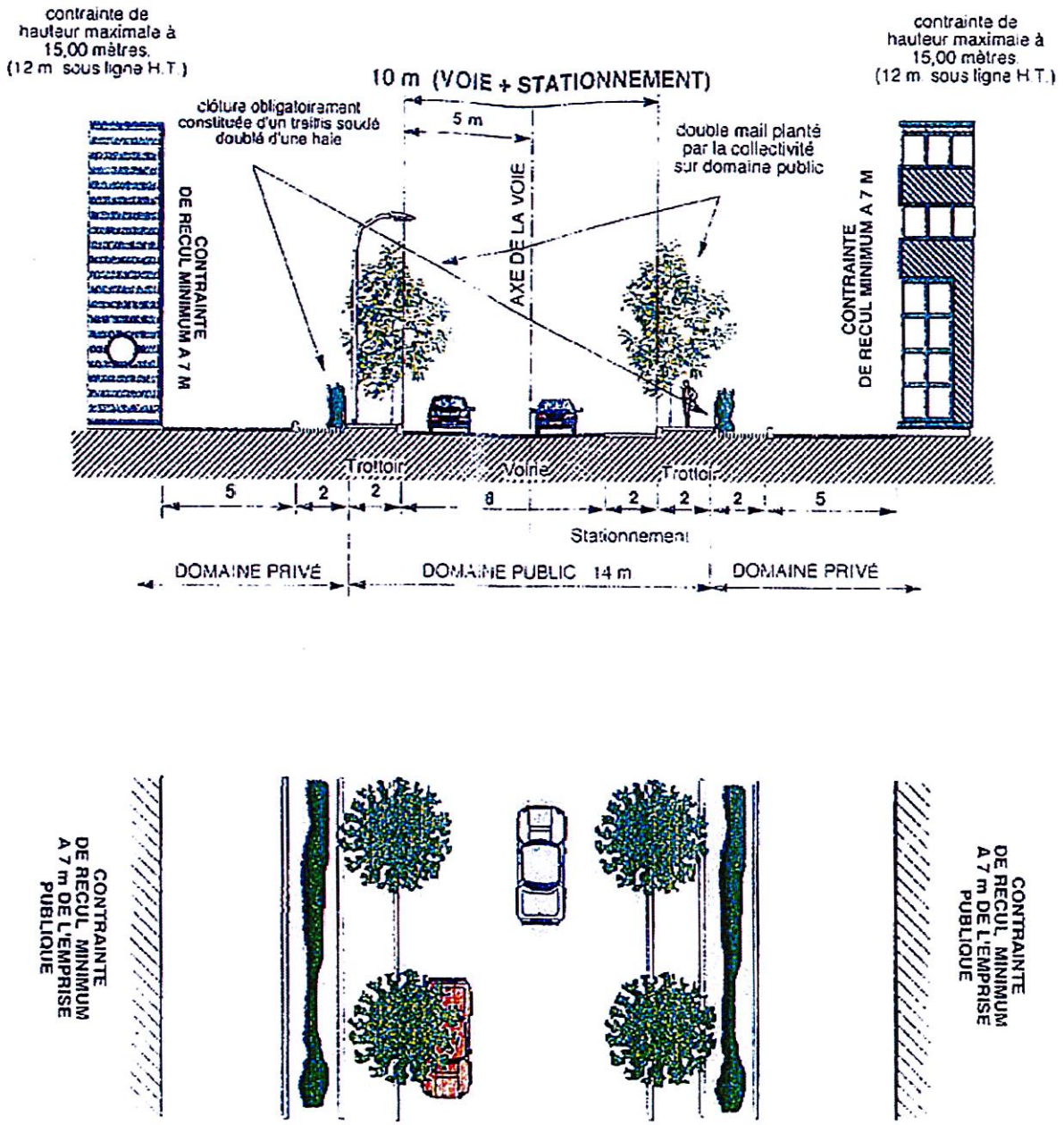
Une bande boisée d'une largeur de 15 m longera le chemin rural qui accède au site de la fontaine d'Azon depuis le rue des Fondrières. Elle permettra de préserver et de renforcer le paysagement du site de la fontaine.

COUPE 1



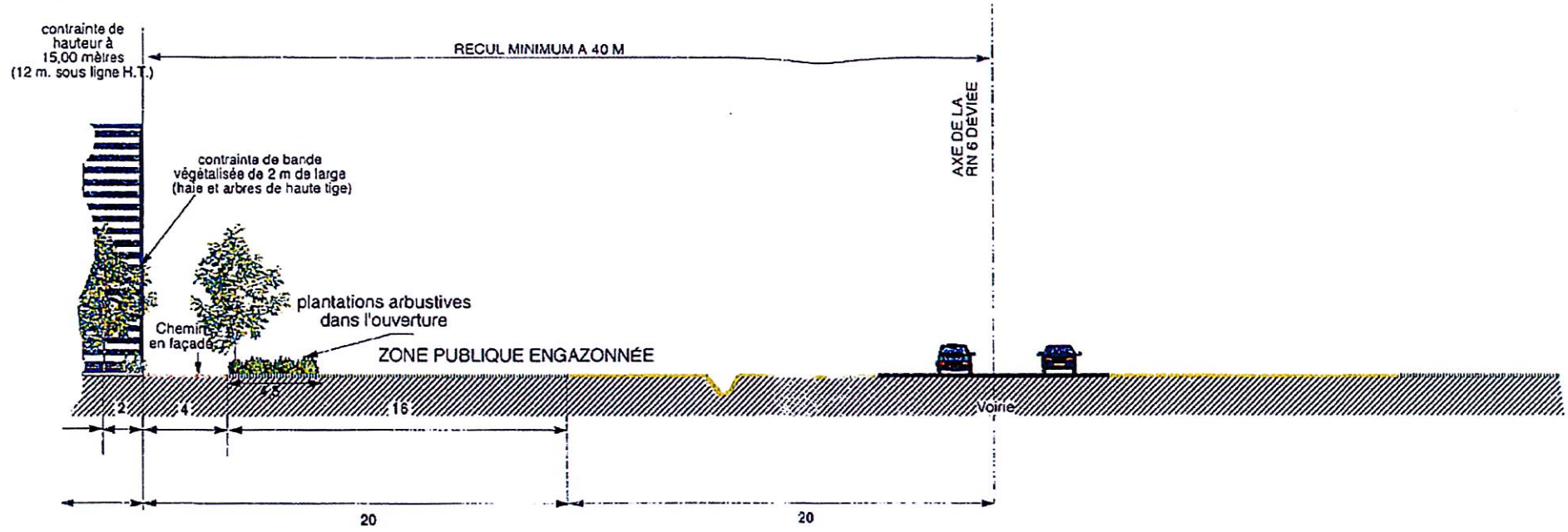
PROFIL TYPE SUR VOIRIE INTERNE (axe parallèle à la RN 6 déviée) - Echelle: 1/200°

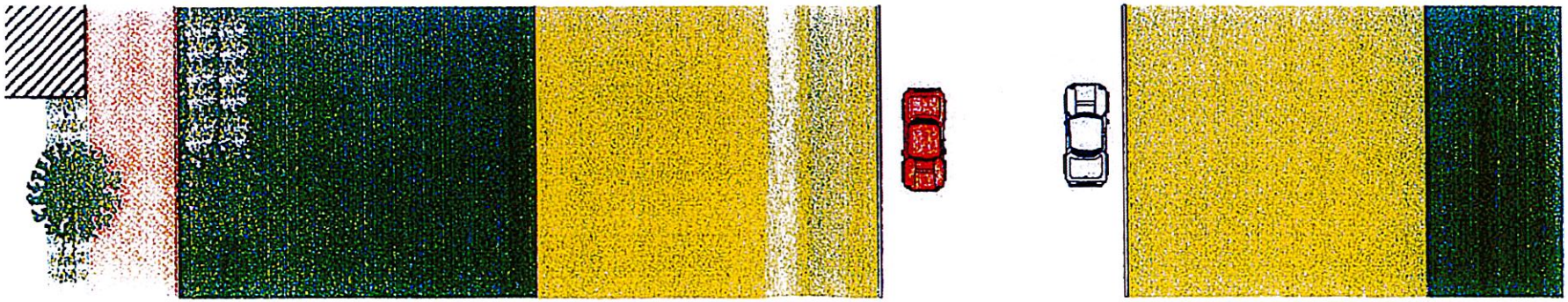
COUPE 2



PROFIL TYPE SUR VOIRIE INTERNE (axe parallèle à la RN 6 déviée) - Echelle: 1/200e

COUPE 3





PROFIL TYPE SUR LA RN 6 DEVIEE - Echelle: 1/200e

Critère d'architecture

L'enjeu architectural se joue particulièrement sur la façade le long de la RN 6. Les règles proposées doivent rechercher une relative homogénéité.

Règles architecturales

- Les bâtiments devront présenter une homogénéité en ce qui concerne les matériaux de couverture et les revêtements de mur.

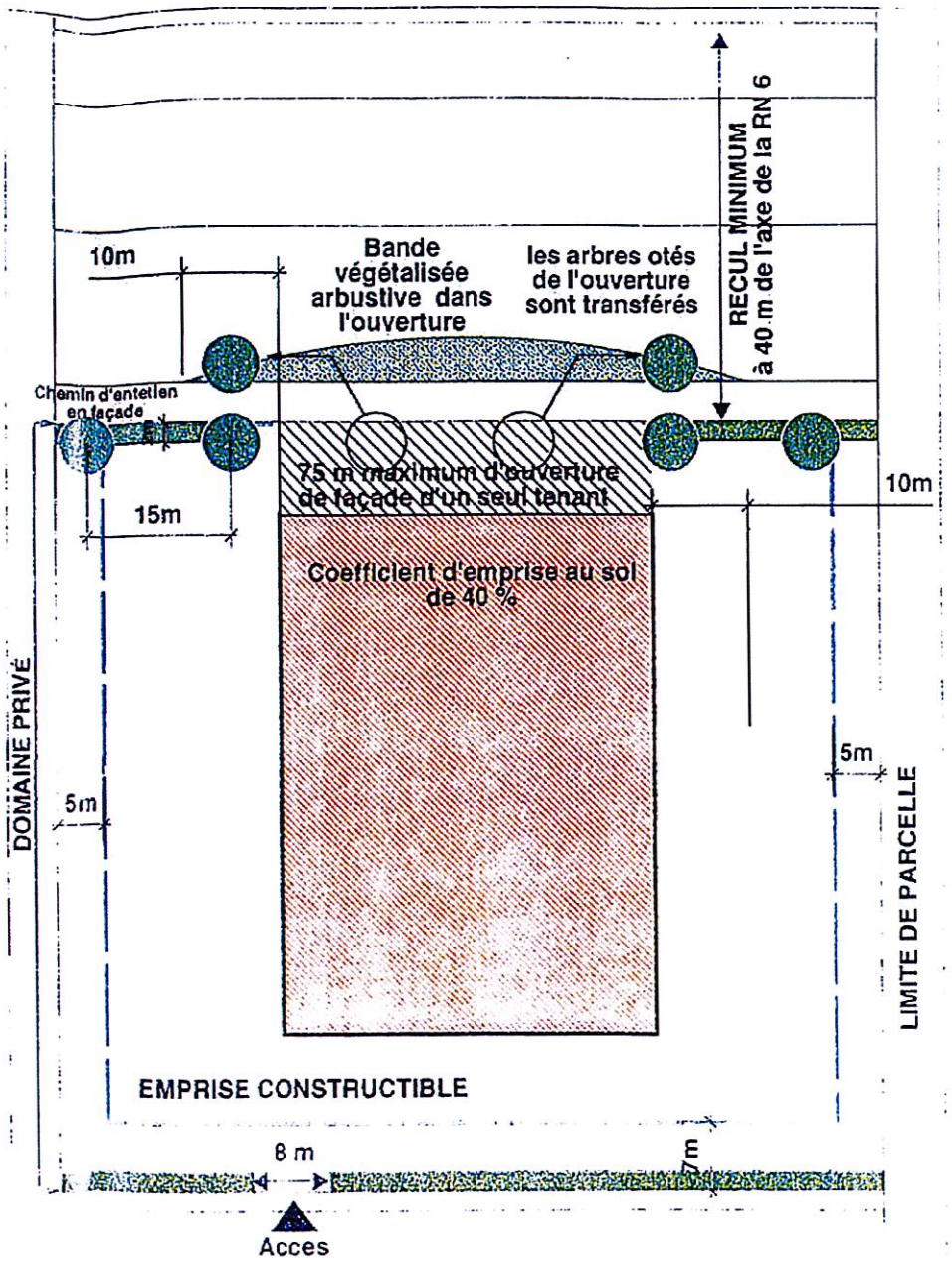
- Les enseignes devront être intégrées au volume du bâtiment.

- La hauteur des bâtiments sera limitée à 15 mètres au faîtage.
Se posera le problème de la ligne moyenne tension qui traverse actuellement la zone 1NAX de part en part. La hauteur sous cette ligne varie entre 8 et 12 mètres. Il s'agira sans doute de la déplacer, de l'enterrer, ou de ne pas permettre de construction sous la ligne.

Règles concernant l'organisation de la parcelle

- Une bande végétalisée constituée d'une haie d'une hauteur minimum de 1,20 mètre sur une largeur de 2 m associée à des arbres de haute tige délimitera l'alignement des façades. Cette haie, ainsi que l'alignement ne seront interrompus qu'au niveau de la façade.
Un aménagement arbustif viendra prendre le relais dans l'ouverture créée
Les clôtures seront noyées dans cette haie

- Les aires de parking seront plantées d'arbres



AMENAGEMENT TYPE D'UNE PARCELLE LE LONG DE LA RN 6 DEVIEE
Echelle 1/500

LE PROJET POUR LES SECTEURS À L'EST DE L'ÉCHANGEUR

Les trois petits pôles de terrains encore libres à l'Est de l'échangeur sont destinés à accueillir une urbanisation sous forme d'habitat. Or, la poursuite de l'urbanisation sur ces secteurs contigus à la RN 6 déviée sont contraints par les nuisances de bruit liées à la déviation.

Une solution réside dans la poursuite de la réalisation du merlon déjà en partie existant sur certains tronçons. Cependant, l'emprise de la nationale n'est pas par endroit suffisante pour permettre la réalisation de cet ouvrage sur le domaine public.

Au vu des difficultés rencontrées avec les propriétaires privés pour parvenir à un accord permettant la réalisation d'un tel merlon et au regard des enjeux urbains limités concernant ces secteurs, le projet prévoit de conserver l'image urbaine existante.

L'analyse montre que la vocation des terrains à l'Est de l'échangeur est déjà largement orientée vers une urbanisation peu dense. Cependant, l'articulation entre les contraintes liées à un environnement sonore du fait de la RN 6 déviée et le remplissage des terrains est délicate et rend difficile la mise en oeuvre de mesures de protection contre le bruit efficaces.

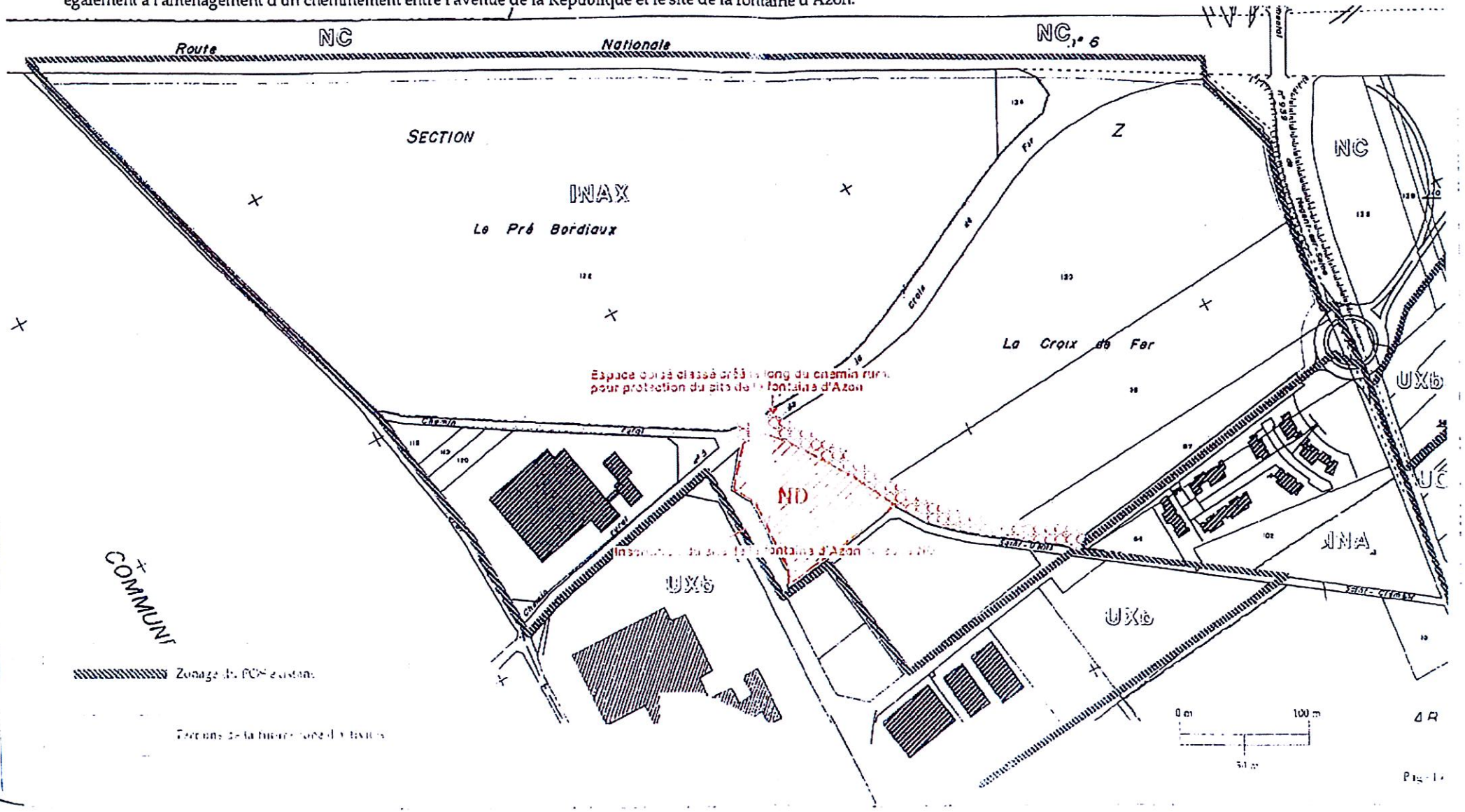
Face à l'impossibilité immédiate de réduire la contrainte sonore, il a été décidé de maintenir le recul de 75 mètres lié à l'application de l'article L 111.1.4. du Code de l'Urbanisme.

TRADUCTION DU PROJET URBAIN DANS LE PLAN DE ZONAGE

Le projet urbain exposé précédemment se traduit dans le plan de zonage du P.O.S. de la manière suivante:

Zone ND sur le site de la fontaine d'Azon
Le site de la fontaine d'Azon est classé en zone ND. Ce zonage en zone naturelle permet de prendre en compte la spécificité du site et la nécessité de sa protection.

Espace boisé classé
Un espace boisé classé est inscrit entre le site de la fontaine d'Azon au Sud et les terrains qui accueilleront les futures activités au Nord. Il longe sur une largeur de 15 m le chemin rural de Saint-Denis à Saint-Clément. Il doit permettre de renforcer l'aménagement paysager existant sur le site de la fontaine et marquer une rupture entre le site et la zone d'activités. Il participe également à l'aménagement d'un cheminement entre l'avenue de la République et le site de la fontaine d'Azon.



TRADUCTION DU PROJET URBAIN DANS LE RÈGLEMENT

Le projet urbain exposé précédemment se traduit dans le règlement de la manière suivante:

Lorsque le règlement du P.P.R. sera opposable, les recommandations s'ajouteront à celles du P.O.S. ci dessous évoquées.

Article 1NAX 1 et 2 : Occupation et utilisations du sol admises - Occupation et utilisations du sol interdites

Eléments à rajouter

Les constructions à usage d'habitation seront intégrées au volume des bâtiments d'activités.

Article 1NAX 4 : Desserte par les réseaux

Eléments à rajouter

L'évacuation des eaux de ruissellement doit, si nécessaire, être assortie d'un prétraitement approprié à la composition et à la nature des effluents.

Article 1NAX 5 : Caractéristiques des terrains

Eléments à modifier

Les constructions doivent s'inscrire dans un schéma d'organisation couvrant une superficie minimale de 13 hectares ou le reste de la zone.

Pour être constructible, tout terrain doit avoir une superficie minimum de 2000 m2.

Les parcelles bordant l'emprise publique de la RN 6 déviée devront avoir une superficie minimum de 10 000 m2.

-> ? 500 m² [illegible] PANNO.

Article 1NAX 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

Eléments à modifier

Recul minimum

Sur les tènements situés le long de la RN 6 déviée, il est fixé un recul minimum 40 mètres de l'axe de celle-ci.

Le long de la RD 939, les constructions doivent respecter un recul minimum de 7 mètres par rapport à la limite de l'emprise publique.

Les constructions doivent respecter un recul de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie du giratoire Nord.

Les constructions situées en bordure des autres voies ouvertes à la circulation devront respecter un recul de 7 mètres minimum par rapport à la limite de l'emprise publique.

Eléments à rajouter

Recul minimum

Les constructions devront respecter un recul de 10 mètres minimum par rapport à la limite de l'emprise publique de l'aire de stationnement de la RN 6 déviée.

Les constructions devront respecter un recul minimum de 10 mètres par rapport à la limite de l'espace boisé classé tel que porté sur le plan de zonage.

Le retrait peut ne pas être imposé pour des équipements d'infrastructures (transformateurs...)

Article 1NAX 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Eléments à modifier

La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative doit être supérieure ou égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 5 mètres.

Eléments à rajouter

Le retrait peut ne pas être imposé pour des équipements d'infrastructures (transformateurs...)

Article 1NAX 10 : Hauteur des constructions

Eléments à rajouter

Sur les terrains bordant la limite de l'emprise publique de la RN 6 déviée, la hauteur du bâtiment mesurée à l'acrotère en tout point devra être égale à la hauteur du bâtiment mesurée au faîtage en tout point. La hauteur maximum des bâtiments est de 15 m., sauf sous la ligne H.T. où la hauteur est réglementée entre 8 et 12 m..

Article 1NAX 11 : Aspect extérieur

° *Les façades*

Eléments à modifier

Les murs traités avec des éléments métalliques seront de couleur nuancée de blanc à gris, ou de tons s'intégrant dans l'environnement naturel (verts, bruns, brique).

Les murs traités en enduit seront de couleur ocre

Les murs traités avec d'autres matériaux seront de couleur ocre ou nuancée de blanc à gris, ou de tons s'intégrant dans l'environnement naturel (verts, bruns, brique).

Le verre est admis en parement.

Eléments à rajouter

Pour les parcelles limitrophes de la RN 6 déviée, les façades principales seront tournées sur l'alignement obligatoire le long de la RN 6 déviée.

°*Les toitures*

Eléments à rajouter

La pente maximale des toitures des bâtiments est fixée à 20 %. Les tons des toitures seront de même nuances que ceux du batiment. L'emploi des matériaux non prélaqués et non protégés contre la corrosion est interdit.

° *Les clôtures*

Eléments à modifier

Les clôtures seront constituées d'une bordurette d'une hauteur de 20 cm. de vue maxi, surmontée d'un grillage en treillis soudé de couleur vert doublé ou non d'une haie vive..

En long d'emprise publique, elles seront obligatoirement doublées d'une haie vive .

° *Publicité*

Eléments à modifier

Les enseignes devront être intégrées à l'enveloppe des constructions.

Article 1NAX 13 : Espaces libres et plantations - Espaces boisés classés

Eléments à rajouter

Une bande végétalisée sera plantée en continu sur une profondeur de 2 mètres minimum par rapport à la limite de l'emprise publique:

° le long de la RN 6 déviée,

° le long de la rue des Fondrières,

° en limite de l'emprise publique de l'aire d'arrêt.

Cette bande végétalisée sera composée d'une haie taillée d'une hauteur de 1,20 m avec des arbres de haute tige espacés tous les 15 mètres, en retrait de 2 m..

Une haie boisée sera plantée en continu sur une largeur minimum de 3 mètres le long du chemin rural de Saint-Denis à Saint-Clément qui longe la commune de Saint-Denis.

Article 1NAX 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Eléments à rajouter

Compte tenu des recommandations du projet de règlement du PPR, le C.O.S. est fixé à 0,40.