

DEPARTEMENT : AUBE

COMMUNE :
ROSIERES-PRES-TROYES

Plan Local d'Urbanisme

Etude entrée de ville

Vu pour être annexé à l'arrêté n°AH_2025_0078

du 30 Septembre 2025

Soumettant à enquête publique la révision du PLU

Prescription de la révision du PLU le 04 avril 2022
PLU approuvé le 23 novembre 2015

Dossier du PLU réalisé par :



PERSPECTIVES

30 bis rue Delaunay, 10000 Troyes

03 25 40 05 90

perspectives@perspectives-urba.com



Commune de Rosières-Près-Troyes Département de l'Aube

Quel projet pour l'entrée de ville ?



Etude L111.1.4 du code de l'urbanisme

**NOTICE DE RECOMMANDATIONS
URBAINES ET PAYSAGERES.**

SOMMAIRE

<u>PREAMBULE</u>	5
<i>L'article L.111.1-4 du Code de l'urbanisme</i>	5
<i>Localisation et problématique globale</i>	5
<u>I. DIAGNOSTIC</u>	9
1. Situation de la zone d'entrée de ville	9
2. Le projet	10
3. Eléments de contexte	10
3.1 La topographie	
3.2 Les axes structurants	
3.3 La couverture végétale	
4. Caractéristiques d'un paysage de vallée humide	11
5. Séquences de l'entrée de ville	12
5.1 Séquence 1	
5.2 Séquence 2	
5.3 Séquence 3	
6. Réseaux et autres contraintes	14
6.1 Le maillage viaire	
6.2 Les continuités piétonnes et pistes cyclables	
6.3 Le réseau de canalisations électriques	
6.4 Infrastructures bruyantes classées par arrêté préfectoral du 20/02/2012	
7. Bilan de l'étude de diagnostic	16
7.1 Les atouts et contraintes du site	
7.2 Les enjeux du site	
<u>II. LES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENTS DU SITE</u>	18
1. Principes d'aménagement	18
1.1 Les principes d'aménagement relatifs à la lutte contre les nuisances	
1.2 Les principes d'aménagement liés à la sécurité	
1.3 Les principes d'organisation urbaine	
1.4 Les principes d'aménagement en matière d'architecture	
1.5 Les principes d'aménagement relatifs au paysage	
2. Les projets en cours ou à l'étude	20
2.1 La zone d'activités intercommunale	
2.2 La zone d'activités artisanale	
3. Le schéma d'aménagement	21
3.1 Le Piloni	
3.2 Les Deforts	
3.3 Les Mauberts	
4. Prescriptions garantissant la qualité environnementale des zones à urbaniser	35
4.1 Prescriptions relatives à la qualité architecturale	
4.2 Prescriptions relatives à la qualité urbaine et paysagère	
4.3 Prescriptions relatives à la sécurité des riverains et des usagers	
4.4 Prescriptions relatives aux nuisances	
<u>CONCLUSION</u>	40

PREAMBULE

L'article L.111.1-4 du Code de l'Urbanisme

Le présent rapport rend compte de l'intérêt porté à l'article L.111.1-4 du Code de l'Urbanisme dans le cadre de l'élaboration du projet urbain mené sur les zones à urbaniser situées le long de la rocade de contournement de l'agglomération troyenne ainsi que sur les abords de cet axe et constituant une entrée de ville de la commune de Rosières-Près-Troyes.

Cette étude répond à l'application de l'article 52 de la loi du 02 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement devenu l'article L111.1-4 du Code de l'Urbanisme dit « amendement Dupont ».

L'article tend au renforcement de la protection de l'environnement en matière de réduction des nuisances et d'amélioration de la qualité du cadre de vie. Il vise directement au contrôle du développement des zones sises le long des axes classés à grande circulation dans l'optique de ne pas produire un développement anarchique, incohérent ou standardisé de ces espaces. L'article stipule qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des routes express et des déviations et de 75 mètres le long des voies classées à grande circulation.

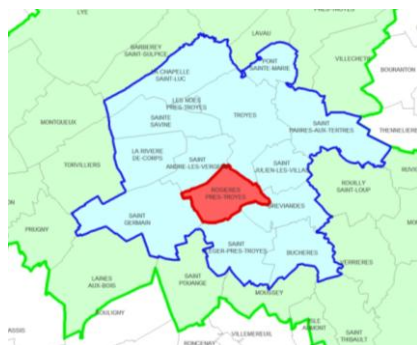
La levée de cette inconstructibilité est néanmoins possible, à condition que les règles concernant la qualité environnementale de ces zones soient justifiées et motivées et que soient intégrées les préoccupations relatives :

- à la qualité architecturale
- aux qualités paysagères et urbaines
- à la sécurité des usagers et des riverains
- aux nuisances autant sonores que visuelles ou environnementales

Les dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, qui conditionnent les possibilités d'urbanisation le long des grands axes, vise à promouvoir un aménagement de qualité sur ces sites. En conséquence, la présente étude identifie les secteurs susceptibles d'être urbanisés dans la bande de gel d'une emprise de 75 mètres de part de d'autre de l'axe de la rocade de contournement de l'agglomération troyenne sans que cela ne porte préjudice au paysage de la commune. Elle détermine des règles d'urbanisation respectant les exigences de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme afin de rendre constructibles ses secteurs.

Localisation et problématique globale

Situation géographique



La commune de Rosière-Près-troyes est une **commune péri-urbaine de l'agglomération troyenne**, située à 8 km au Sud de la ville-centre. Elle fait partie de la **communauté d'agglomération du Grand Troyes**. La commune fait partie de l'aire du **Schéma de Cohérence Territoriale (S.Co.T.) de la Région Troyenne**, approuvé le 5 juillet 2011.

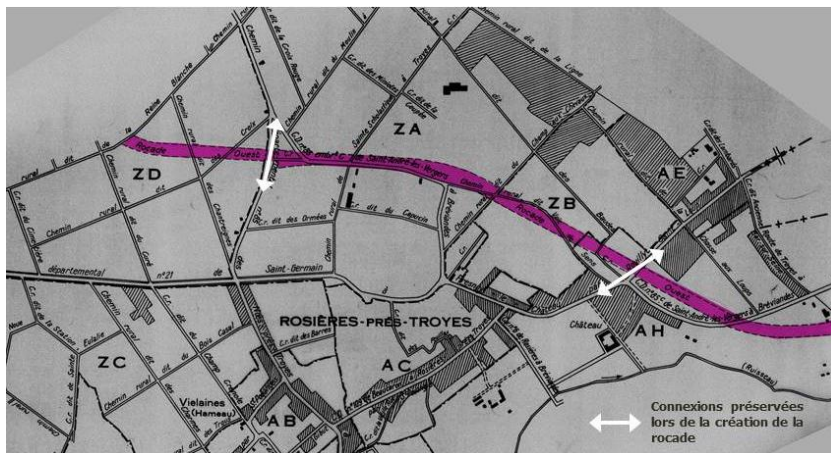
Localisation	
■	ROSIERES-PRES-TROYES
■	Grand Troyes
■	Schéma de cohérence territoriale

Une commune en pleine extension



Rural à son origine, le territoire de la commune s'est fortement urbanisé au cours des dernières années. Sa population, après avoir connu une forte croissance entre les recensements de 1968 et de 1982, continue de progresser à un rythme, toutefois, moins soutenu. Au recensement de 2010, il était dénombré **3686 habitants**.

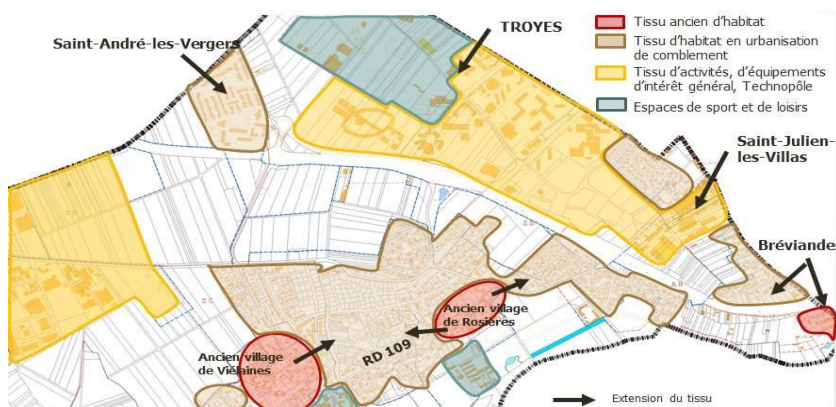
La rocade, un obstacle sur le territoire de la commune



La rocade de contournement, créée dans les années 1980, est venue **recouper des tissus préexistants**. Elle constitue une barrière physique **en scindant le territoire communal en deux parties**, formant une limite artificielle entre l'espace urbain au nord et un espace plus rural au sud.

Sa création a entraîné l'interruption de certaines voies de communication et impose aujourd'hui deux points de passage obligés pour franchir l'axe : **le rond-point de la croix Rouge et la rue Pasteur** franchissant la rocade grâce à un pont.

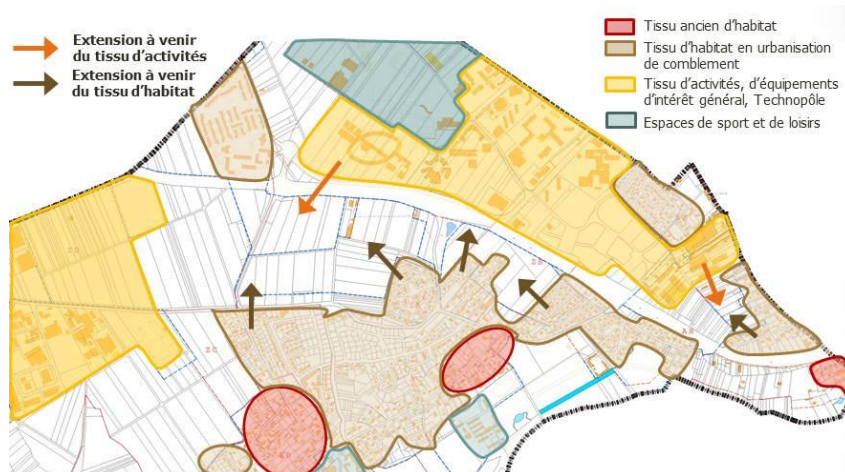
Extensions possibles du tissu urbanisé



Le front urbain ne s'est pas développé de manière continue autour de ce nouvel axe. Le tissu communal s'est constitué autour de la RD 109 (route de Saint-Pouange, rue Jules Ferry, rue Pasteur) en **urbanisation de comblement entre les deux villages anciens** composant la commune, Rosières et Viélines, ainsi qu'en direction de Bréviandes.

L'urbanisation s'est étendue le long de ces axes, le long de chemins perpendiculaires en impasse et sous formes de lotissements pavillonnaires, dont la voirie en boucle, prend appui sur les axes principaux.

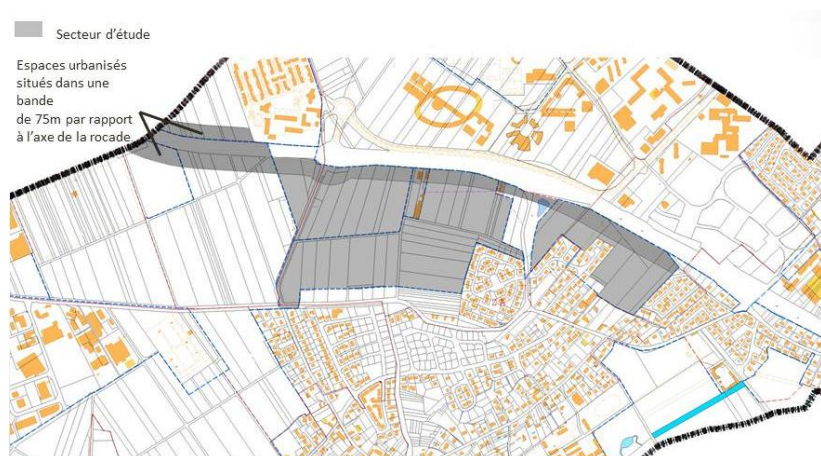
Au Nord, à l'Est et à l'Ouest, le tissu urbain s'est développé **dans le prolongement de l'agglomération troyenne** formant des **quartiers isolés et excentrés du reste de la commune, fonctionnant plutôt avec les communes limitrophes** : Saint-André-le-Vergers, Troyes, Saint-Julien-les-Villas, Bréviandes.



Le long de la rocade, **un front urbain a été créé au Nord** sous forme de zones d'activités constituées de bâtiments contemporains. La zone située au Sud reste **un espace de transition ouvert**, composé d'espaces en culture, entre la rocade et la zone urbanisée, traversé par les routes, les lignes électriques.

L'aménagement des espaces encore non urbanisés situés en bordure de rocade permettrait **d'atténuer la fracture entre la partie Nord et la partie Sud de la commune**. Ils constituent **un potentiel foncier important**, aujourd'hui en partie ouvert à l'urbanisation, afin de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs.

Les secteurs à aménager



Afin de poursuivre sa dynamique de développement de manière maîtrisée tant en matière d'habitat que d'activités, la commune a ouvert certains des espaces situés à proximité de la rocade à l'urbanisation et en ouvrira d'autre lors de l'approbation du PLU.

Le P.L.U. en cours de révision identifie le secteur Sud Rocade comme espace susceptible de répondre aux besoins sur lequel il s'agit de mener une **réflexion globale afin d'aboutir à une urbanisation de qualité**.

Les secteurs faisant l'objet de la présente étude sont les abords de rocade n'ayant pas encore faits l'objet d'une étude entrée de ville ainsi que les secteurs à urbaniser dits « des Ormées », « du Pilori », « de la Bouverie », « des Deforts » ainsi que « des Mauberts ». La commune a souhaité engager une réflexion parallèle au projet d'urbanisation de ces zones afin d'aboutir à un projet de

qualité. Il s'agit de définir des principes d'aménagement capables de répondre aux exigences du développement communal, en respectant les caractéristiques du site, les problématiques du développement durable et en prenant en compte le paysage, sans créer de nuisances. Ce projet défini dans son organisation trouve sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme.

Du fait de la présence de la rocade, la mission d'étude est double. D'une part, elle porte sur la réalisation d'une **étude dite d'entrée de ville** au titre de l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme pour lever le principe d'inconstructibilité le long de la rocade. D'autre part, elle permet de réaliser un **schéma d'organisation fonctionnelle** sur l'ensemble de la zone à urbaniser.

Cette étude se développe selon les thèmes suivants :

1. DIAGNOSTIC DU SITE

Détermination des éléments caractéristiques de l'entrée de ville en matière de paysage, de réseaux et autres contraintes.

Bilan du diagnostic (enjeux, atouts et faiblesses).

2. ORIENTATIONS GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT DU SITE

Définition de la destination et des principes d'organisation du site.

I DIAGNOSTIC

1. Situation de la zone d'entrée de ville

Le secteur d'étude constitue une entrée de ville depuis la Route de Contournement de l'Agglomération Troyenne (RD 610). Les secteurs destinés à l'urbanisation future se constituent de vastes parcelles agricoles.

10.95 hectares ont été dédiés à la création d'activités. La future zone d'activités se trouve au lieu-dit « Les Ormées », le long de la rocade de contournement, au Sud, dans la continuité de la zone d'activités et d'enseignement constituée par la Technopole. Elle s'étend autour du carrefour de La Croix Rouge, de part et d'autre de la RD85 qui constitue l'une des branches du rond-point.

26.72 hectares ont été dédiés à la création d'habitat en contact direct avec le tissu résidentiel existant. La zone d'urbanisation future à vocation d'habitat, située au Sud de la rocade aux lieux-dits « Le Pilori », « la Bouverie », « les Deforts » et « les Mauberts », reste un espace de transition ouvert, composé d'espaces en culture, traversé par les routes, les lignes électriques. Elle prolonge le tissu urbanisé vers le Nord. Sa limite Nord est constituée par la future zone d'activités ainsi que par la rocade.

Les secteurs du Pilori et de la Bouverie, soit 13.75 hectares, ont été classés en zone 1AUA1, zone urbanisable dès approbation du PLU. La zone des Monte-Haut, hors secteur Sud rocade, est également classée en zone 1AUA. En conséquence, elles sont toutes trois prioritaires à l'urbanisation par rapport aux autres zones à urbaniser. Néanmoins, aucune priorité n'est fixée sur l'une de ces trois zones.

Les secteurs des Deforts et des Mauberts ont été classés en zone 1AUA2, soient 12.97 hectares. Ils constituent une réserve foncière, qui ne pourra être ouverte à l'urbanisation que lorsqu'au moins 70 % de chacune des zones 1AUA1 (zones du Pilori, de La Bouverie et des Monte-haut) sera effective. Néanmoins, aucune priorité n'est fixée sur l'une ou l'autre de ces deux zones.

Enfin, la zone des Deux Haies, hors secteur Sud Rocade et classée en zone 1AUA3, ne pourra être ouverte à l'urbanisation que lorsqu'au moins 70 % de chacune des zones 1AUA1 (zones du Pilori, de La Bouverie et des Monteaux) et 1AUA 2 (zone des Deforts et des Mauberts) sera effective.



2. Le projet

L'aménagement des espaces encore non urbanisés situés en bordure de rocade permettra d'atténuer la fracture entre la partie Nord et la partie Sud de la commune.

L'extension de la zone d'activités vers le Sud en lien avec le Technopole permettra de profiter pleinement de la situation stratégique de la zone en vitrine sur la rocade et de composer un ensemble cohérent et fonctionnel. Les réflexions prospectives à long terme permettront de mieux intégrer la future zone d'activités dans le paysage de la commune.

Ce projet d'extension est concerné par un recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la rocade. L'objectif de cette étude est de permettre l'extension des zones d'activités et d'habitat en réduisant éventuellement ce recul. Ensuite, il s'agira d'organiser l'urbanisation de façon la plus appropriée par rapport au contexte bâti et à l'environnement paysagé. Parallèlement, on prendra en compte les risques liés au trafic sur la voie, afin de sécuriser ses abords ainsi que les accès et sorties de la zone.

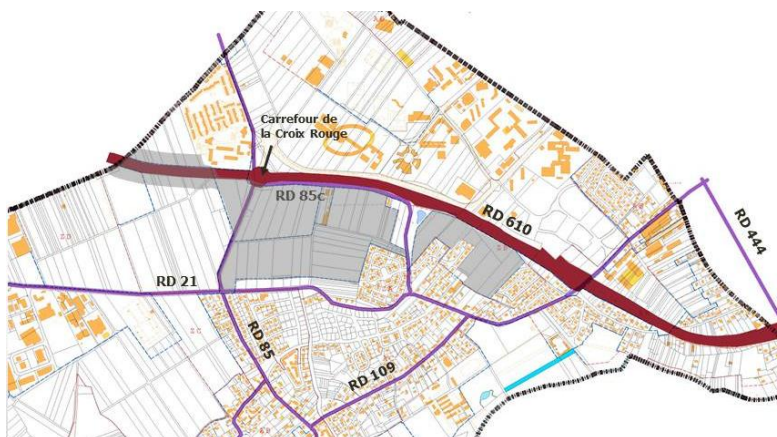
3. Eléments de contexte

3.1 La topographie



Sur le secteur à l'étude, la **route départementale 610** reste **parallèle aux courbes de niveaux** à une altitude approximative de 120 mètres. Elle se trouve en contrebas de la zone d'activités et d'enseignement située au Nord en position de ligne de crête. Elle **surplombe légèrement** cependant les deux parties Nord et Sud du secteur à l'étude qui descendent de quelques mètres respectivement vers le Nord-Ouest et le Sud.

3.2 Les axes structurants

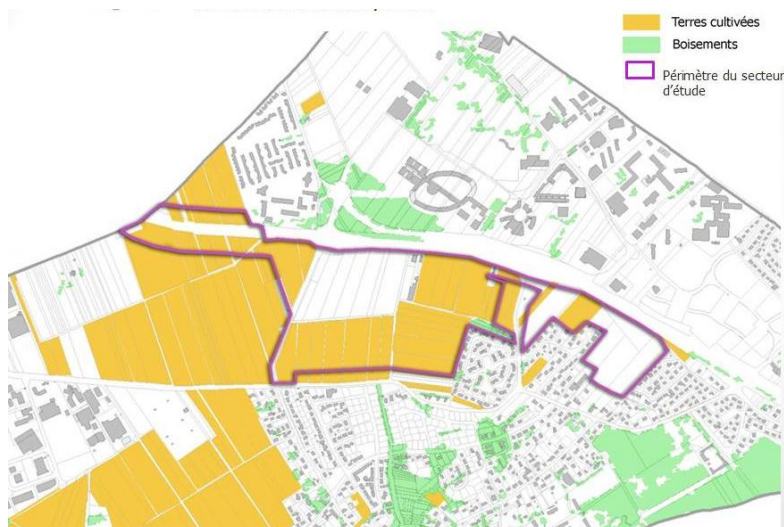


La commune étant traversée par le **réseau routier structurant de l'agglomération** qui la met en relation directe avec Troyes et l'ensemble de l'agglomération, le secteur est particulièrement bien accessible, situé à proximité directe d'axes de communication majeurs. Il se trouve au Sud de la rocade, entre cet axe et le tissu urbanisé.

La rocade, qui contourne l'agglomération troyenne, est en lien avec les autoroutes A5 et A26. La route nationale 77 et la route départementale 444 donnent directement accès à la RD 610, à

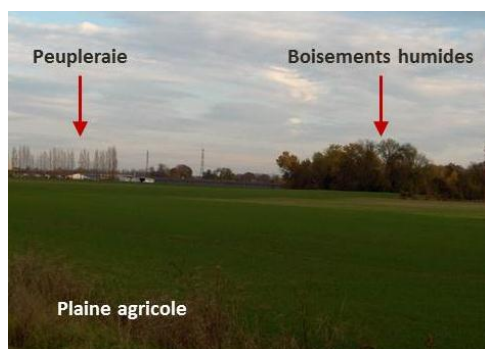
proximité du secteur d'étude. Le **carrefour de la Croix Rouge** permet l'accès à Rosières-Près-Troyes depuis la Rocade de Contournement de l'Agglomération Troyenne. La circulation y est importante avec un trafic de **17 623 véhicules par jour** (comptage CG 2009). La route départementale 85 et la route départementale 109 sont les axes historiques le long desquels se sont développés les deux anciens villages, Rosières et Viélaines, à l'origine de la commune.

3.3 La couverture végétale



Le secteur se compose d'un paysage agricole ouvert permettant des vues lointaines sur le territoire. Ce paysage est limité au Sud-Est par le cordon boisé de la vallée du Triffoire et au Sud-Ouest par les collines des contreforts du Pays d'Othe.

4. Caractéristiques d'un paysage de vallée humide



Sur le plan du paysage, le profil de cette section de la vallée du Triffoire se caractérise par **une plaine agricole ouverte limitée par les ondulations des collines du Pays d'Othe**. Les coteaux, à faibles vallonements, présentent un grand intérêt visuel **en encadrant le paysage**.

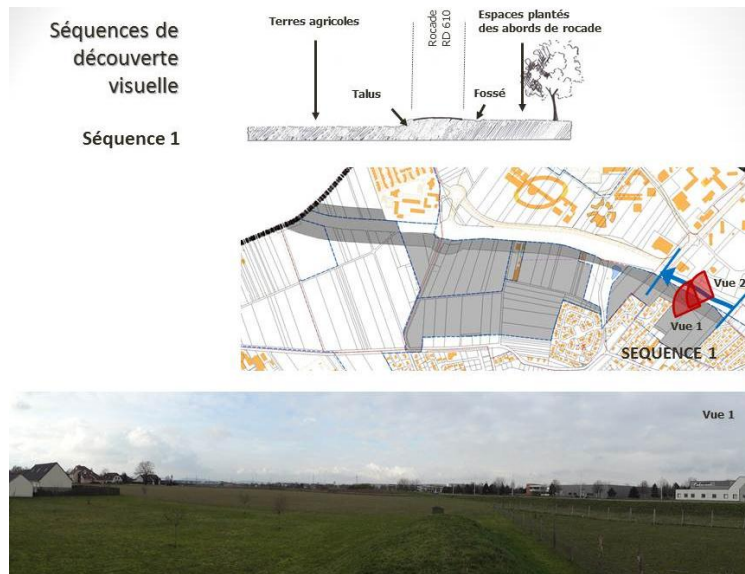
Le cordon boisé de la vallée du Triffoire constitue un élément structurant « repère » dans le paysage. Il architecture la structure paysagère de la plaine. Sur un plan transversal, les zones de remontés de nappe permettent l'existence de **boisements humides** qui viennent soutenir le langage paysager de la vallée.



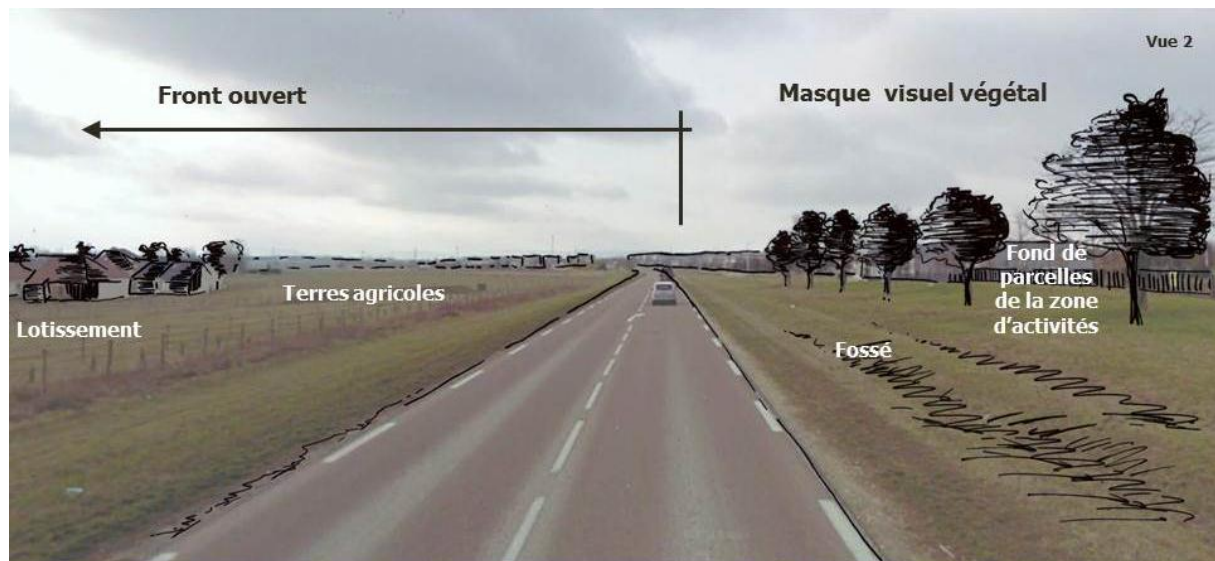
Le projet d'ouverture à l'urbanisation viendra s'insérer dans la structure paysagère de la vallée. A partir des voies structurantes, différentes séquences apparaissent.

5. Séquences de l'entrée de ville

5.1 Séquence 1



La séquence 1 se caractérise par une vue semi-ouverte. La zone située au Sud reste un espace de transition ouvert, composé d'espaces en culture, entre la rocade et la zone urbanisée, traversé par les routes, les lignes électriques. La vue s'ouvre sur les parcelles agricoles qui s'urbanisent progressivement sous forme de lotissements. Au Nord, le front urbain se compose des bâtiments contemporains de la zone d'activités et d'enseignement. Les fonds de parcelles le long de la rocade sont mis en valeur par un aménagement végétal.

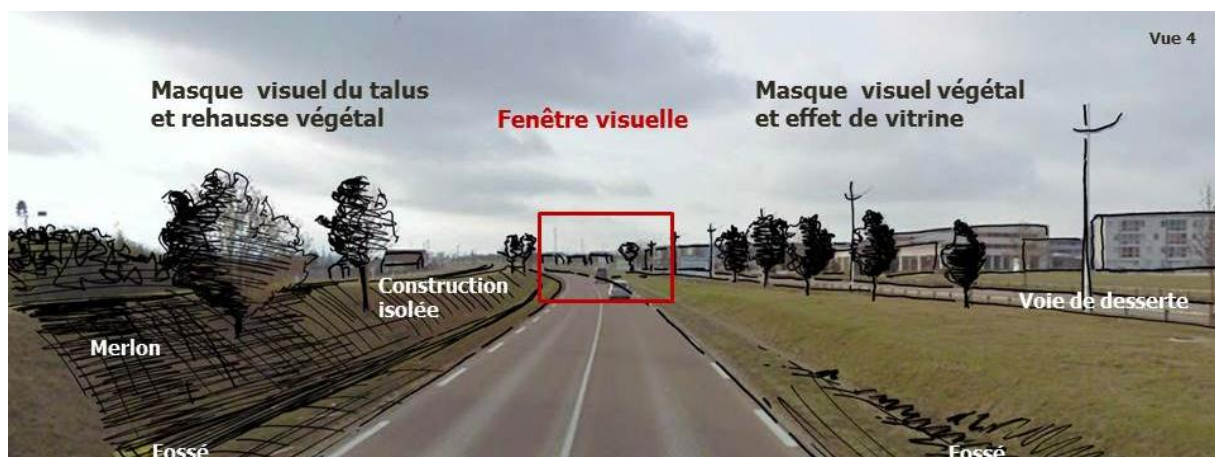


Les fonds de parcelles de la zone d'activités et d'enseignement étant d'ores et déjà aménagés, le projet urbain planifie l'urbanisation et l'aménagement des abords de rocade de la zone située au Sud de la rocade le long de la séquence 1.

5.2 Séquence 2

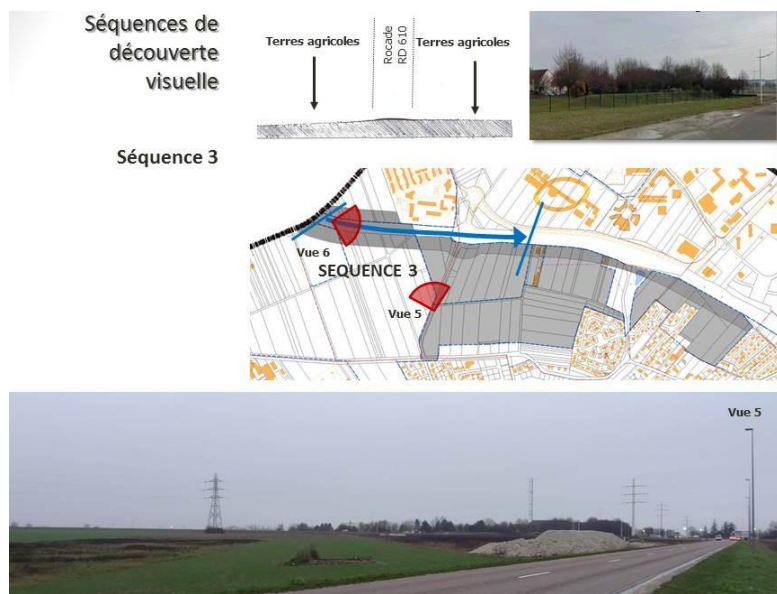


La séquence 2 offre des vues cadrées : la vue est cadrée au Nord par la présence des bâtiments contemporains de la zone d'activités et d'enseignement et un aménagement paysager créant un effet de vitrine depuis la rocade. Au Sud, la rocade est longée par la RD 85c qui dessert quelques constructions le long de son tracé. Cependant, la présence d'un merlon entre les deux axes cadre la vue et rend l'impact visuel des constructions depuis la rocade modéré.

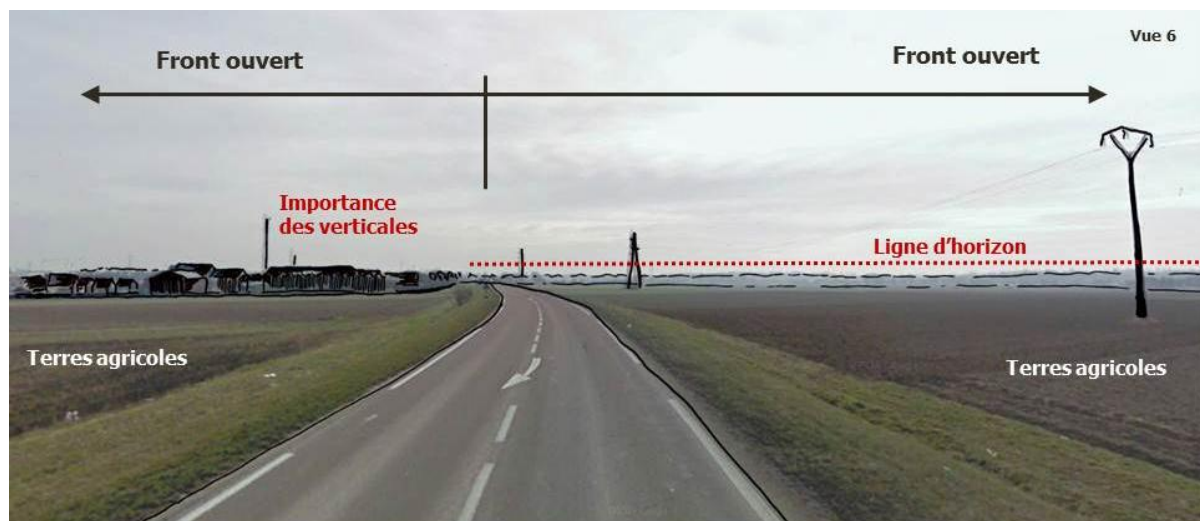


Les fonds de parcelles de la zone d'activités et d'enseignement étant d'ores et déjà aménagés, le projet urbain planifie l'urbanisation et l'aménagement des abords de rocade de la zone située au Sud de l'axe, le long de la séquence 2.

5.3 Séquence 3



La séquence 3 offre des vues ouvertes sur le paysage de la commune : la vue s'ouvre largement sur les parcelles agricoles et espaces non urbanisés à la fois au Nord et au Sud de la rocade. L'ouverture de l'axe sur la plaine renforce l'impact des verticales que constituent les pylônes de lignes électriques dans le paysage.

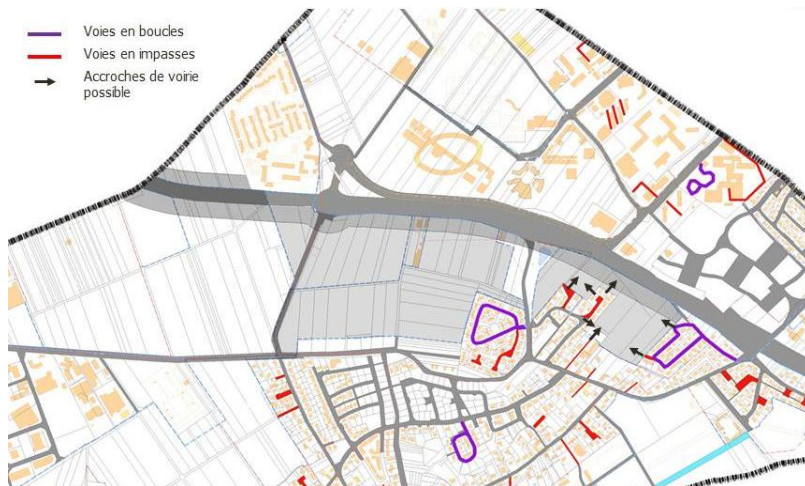


Des projets sont en cours sur certaines parcelles situées au Sud de la rocade. Le projet urbain devra prévoir l'urbanisation d'une section de la séquence Sud et planifier l'aménagement des abords de rocade des zones situées au Nord comme au Sud de la rocade le long de la séquence 3.

6. Réseaux et autres contraintes

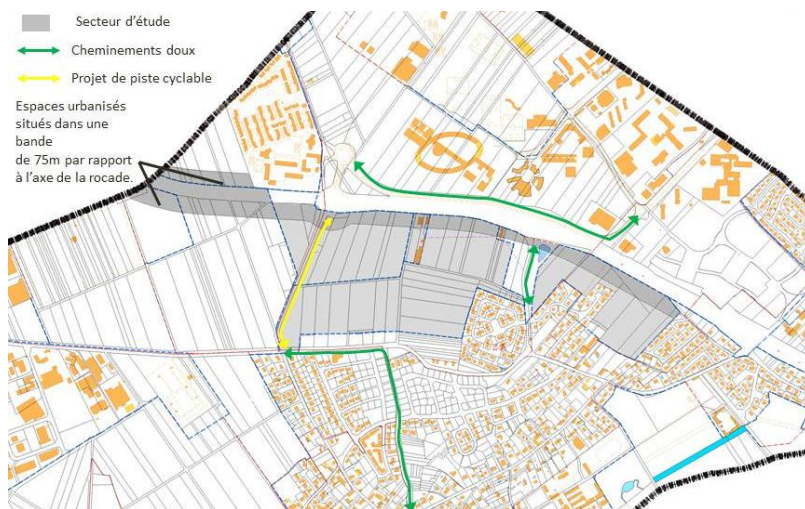
6.1 Le maillage viaire

L'urbanisation de comblement a favorisé la formation d'un tissu viaire peu maillé : une portion importante des voies est en boucle ou en impasse, créant un réseau peu fonctionnel et instaurant des déplacements peu aisés sur la commune.



Cependant des « accroches » pour les futurs morceaux de tissus urbains ont été réservées dans le tissu pavillonnaire. Dans le cadre de l'urbanisation future de cette entrée de ville, la réflexion s'oriente en faveur de liaisons aisées entre les différents quartiers dont les voies structurantes permettront des connections entre les différents secteurs.

6.2 Les continuités piétonnes et pistes cyclables



Une piste cyclable ainsi qu'une voie verte permettent aux piétons et cyclistes de se diriger vers les équipements du bourg en se déplaçant à l'écart de la circulation automobile. Un cheminement piéton a été aménagé en bordure de la rue Victor Hugo, sur l'espace vert à proximité de la rocade.

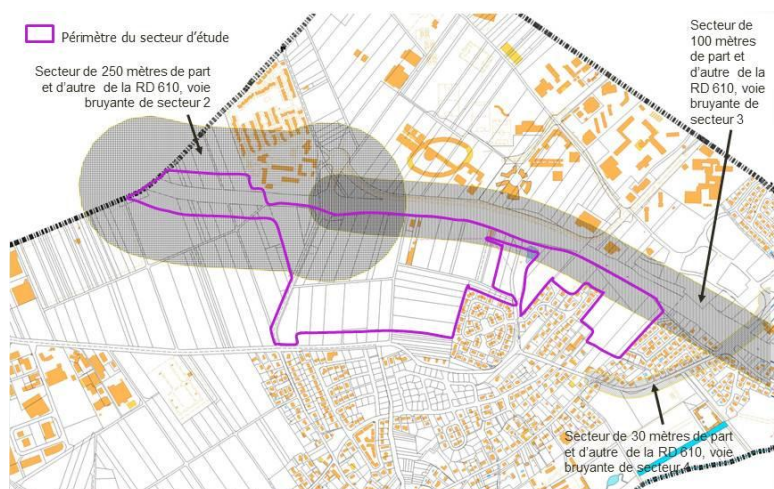
Des voies douces sont envisagées en lien avec les espaces boisés de la vallée du Triffoire ainsi que dans le prolongement de la voie verte pour rejoindre le rond-point de la Croix Rouge. Dans le cadre de l'urbanisation des abords de la rocade, un principe de liaisons douces cohérent et continu est recherché.

6.3 Le réseau de canalisations électriques



Le site à l'étude est traversé par des lignes liées au centre EDF situé sur le territoire de Creney-près-Troyes. Ses imposants pylônes marquent fortement le paysage de la rocade.

6.4 Infrastructures bruyantes classées par arrêté préfectoral du 20 février 2012



La RD 610 est classée par arrêté préfectoral du 20 février 2012 en infrastructure bruyante de catégories 2 et 3. Les secteurs affectés par le bruit généré par le trafic sur cet axe se situent jusqu'à 100 voire 250 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie. La RD 21 est en partie classée en infrastructure bruyante de catégorie 4. Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par les nuisances sonores doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

7. Bilan de l'étude de diagnostic

7.1 Les atouts et contraintes du site

Le site détient des atouts pour constituer une zone d'activités ainsi que des secteurs résidentiels bien intégrés et valorisant ce paysage d'entrée de ville :

- La zone est très favorable à l'implantation d'activités et à la création d'une vitrine commerciale car elle attractive et lisible, implantée le long de la rocade de contournement de Troyes et aisément accessible.
- La zone se situe dans le prolongement de la zone d'activités et d'équipement située au Nord que constitue la Technopôle ainsi que dans la continuité de la zone d'équipement située à l'Ouest.
- La zone d'urbanisation future à vocation d'habitat se trouve dans le prolongement du tissu résidentiel existant et permettra de combler une « dent creuse » dans le tissu urbanisé au lieu-dit Les Mauberts, mais également d'aménager une zone tampon entre les zones d'habitat et la rocade.
- L'aménagement des zones à urbanisation future permettra d'organiser la transition entre les terres agricoles et les zones urbanisées.
- L'urbanisation de ces zones est l'occasion de constituer un cœur de ville, concentrant les équipements et des zones de densité résidentielle plus élevée que sur le reste de la commune.

Des contraintes et des servitudes sont à respecter :

- Les bâtiments, par leur architecture et leurs aménagements extérieurs devront pouvoir s'intégrer dans le paysage de la plaine agricole pour ne pas dénaturer cette entrée de ville.
- L'aménagement devra tenir compte de la topographie et en particulier de la position en surplomb de la rocade, en particulier le long de la séquence 1, qui permet une vue ouverte sur le secteur d'étude depuis cet axe.
- L'aménagement devra prendre en compte la présence de canalisations électriques traversant le secteur d'études.
- La RD 610 est classée par arrêté préfectoral du 20 février 2012 en infrastructure bruyante de catégorie 2 et 3. Les secteurs affectés par le bruit généré par le trafic sur cet axe se situent jusqu'à 100 voire 250 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie. La RD 21 est en partie classée en

infrastructure bruyante de catégorie 4. Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par les nuisances sonores doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

7.2 Les enjeux du site

La commune de Rosières-Près-Troyes a le projet de développer une zone d'activités ainsi qu'une zone d'habitat au niveau de son entrée de ville à proximité de la rocade. Elle souhaite ainsi offrir un lieu d'implantation attractif et valorisant pour sa zone d'activités, dans ce secteur particulièrement bien accessible, le long de la rocade de contournement. Cette situation particulière en bordure de rocade est l'occasion de développer une « vitrine » commerciale. Aussi, cette zone d'urbanisation future à vocation économique, constitue un enjeu important pour la commune en matière de dynamisme, en créant de nouveaux emplois. Cependant la qualité de traitement du site influera largement sur l'image qui se dégagera de la commune mais aura également un impact fort sur l'attractivité de cette zone d'activités. La commune souhaite également étendre le tissu résidentiel dans l'interstice subsistant entre le tissu urbanisé et la rocade. Le soin porté à l'aménagement des zones d'habitat tant en matière de paysage, d'architecture, de sécurité et de protection des nuisances, en particulier dans leur rapport à la rocade, joue un rôle important dans la création d'un cadre de vie de qualité.

En termes de paysages et d'urbanisme, cette zone ne manquera pas de visibilité. L'urbanisation aura un impact important dans le paysage environnant et devra être encadrée. Son intégration est donc un élément essentiel pour développer au mieux ce paysage particulier d'entrée de ville. La zone permettra une fois urbanisée de composer un pôle d'activités dynamique et attractif ainsi que de nouveaux quartiers résidentiels à Rosières-Près-Troyes. En revanche, la zone formera une nouvelle limite au paysage depuis la rocade nécessitant un travail soigné dans l'aménagement de la zone et dans son traitement végétal.

En terme d'architecture et d'urbanisme, il s'agit avant tout d'intégrer les nouveaux volumes dans le paysage en associant une réflexion autour des problématiques durables, en termes d'orientation du bâti, de choix de matériaux, d'enveloppe et de traitement des eaux pluviales. Une cohérence avec les constructions existantes devra être recherchée. La marge de recul à respecter dans l'établissement du front bâti depuis la limite d'emprise de la rocade sera fixée en fonction de la visibilité plus ou moins importante des zones depuis la rocade.

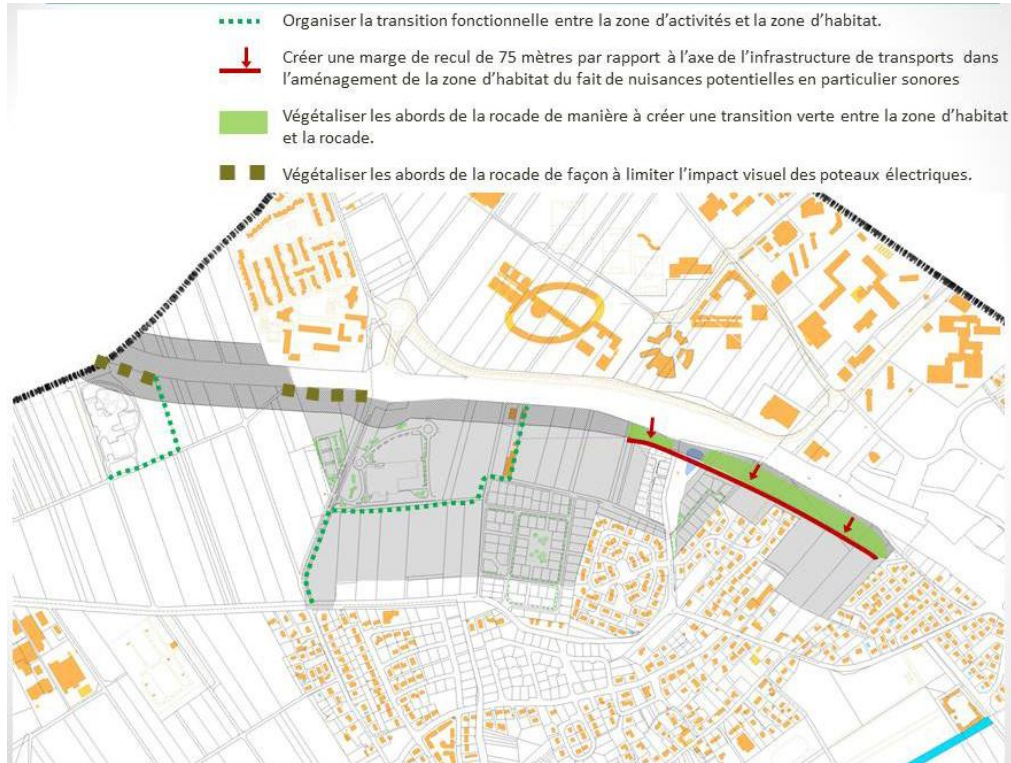
En termes de déplacements et d'accessibilité, les enjeux en matière de sécurité et de circulation sont importants dans ce secteur d'entrée de ville. Les points clefs sont la lisibilité et la sécurisation des accès et la hiérarchie des voies. La réflexion menée conjointement sur l'aménagement des abords de rocade, sur l'urbanisation de la zone AUY et sur celle des secteurs à vocation d'habitat permet d'envisager la desserte des différentes zones en cohérence les unes avec les autres ainsi qu'avec le tissu environnant existant.

Sur le plan des nuisances, l'aménagement des zones à urbaniser ainsi que l'aménagement des abords de rocade doivent organiser les transitions fonctionnelles entre les différents secteurs de manière à éviter les nuisances qu'elles soient visuelles, sonores...

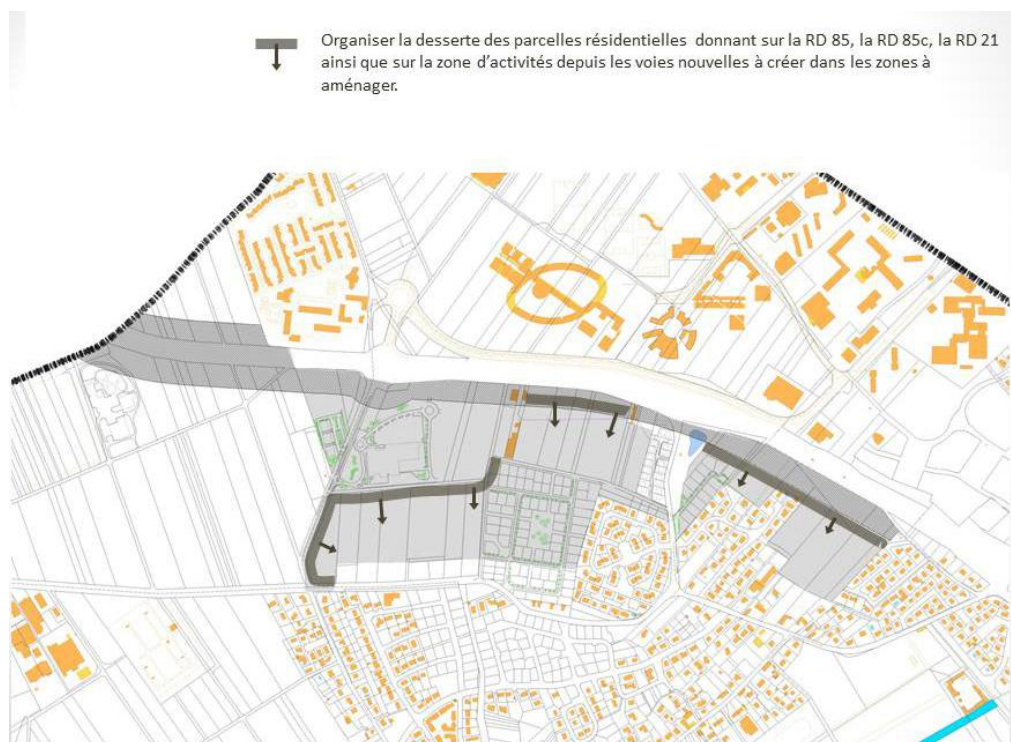
II. LES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT DU SITE

1. Principes d'aménagement

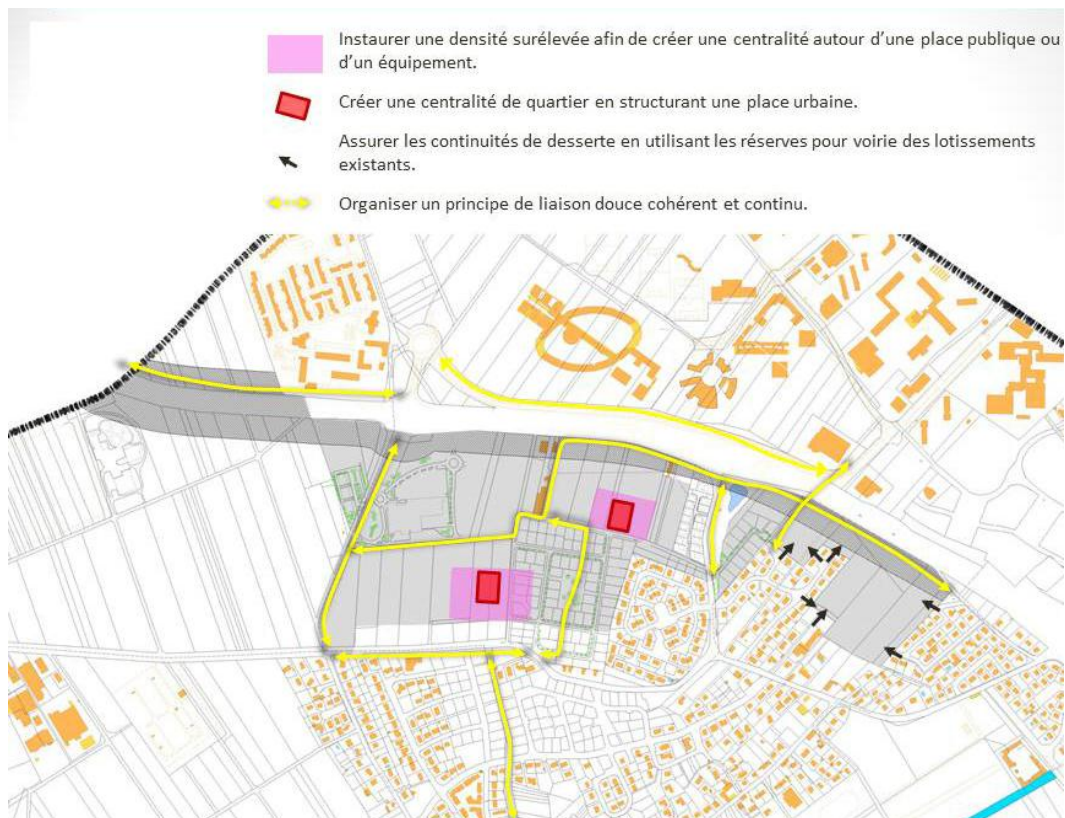
1.1 Les principes d'aménagement relatifs à la lutte contre les nuisances



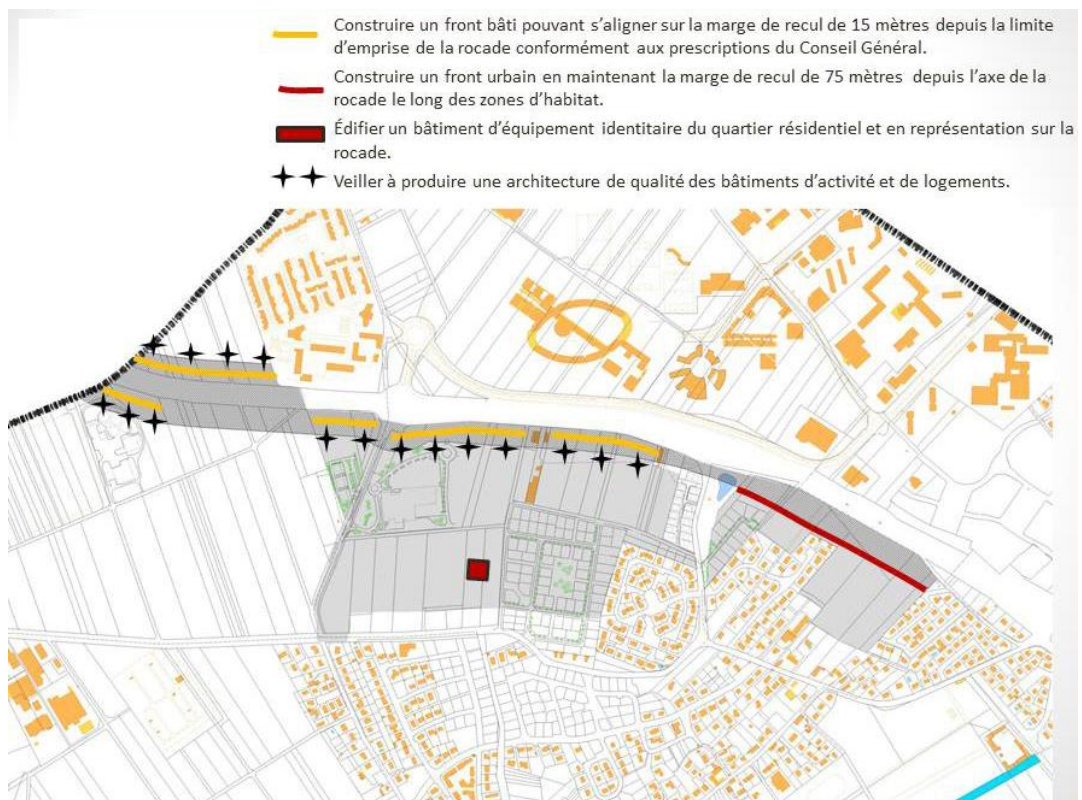
1.2 Les principes d'aménagement liés à la sécurité



1.3 Les principes d'organisation urbaine



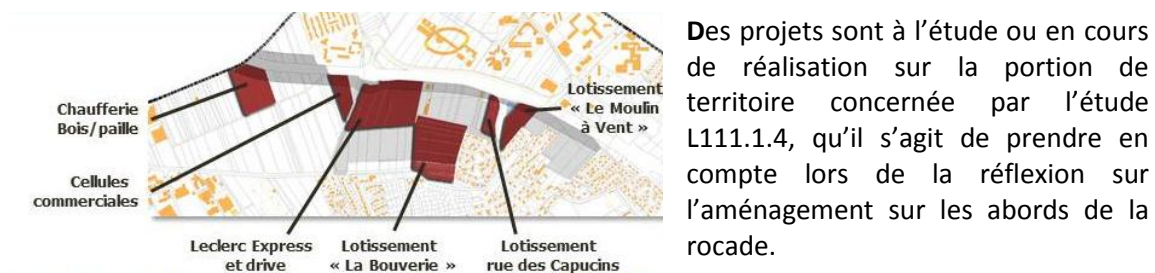
1.4 Les principes d'aménagement en matière d'architecture



1.4 Les principes d'aménagement relatifs au paysage



2. Les projets en cours ou à l'étude



Ces projets sont intégrés au schéma global. Les secteurs concernés ne font par conséquent pas l'objet de schémas d'aménagement, hormis le lotissement projeté sur le secteur de La Bouverie qui fait l'objet de quelques modifications.

3. Le schéma d'aménagement



3.1 Le Piloni

Le schéma est établi à partir des données issues du diagnostic réalisé sur le secteur et répond aux orientations inscrites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, pièce maîtresse du Plan Local d'Urbanisme.



Programme

La zone à aménager est principalement dédiée à l'aménagement d'équipement, à l'habitat individuel, mitoyen et collectif.

Enjeux environnementaux et intégration paysagère

Une bande plantée paysagère d'une largeur minimale de 16 mètres intégrant un cheminement piéton doit être aménagée au Nord de la zone du Pilori, en limite avec le secteur des Ormées. La bande plantée à réaliser doit assurer la transition fonctionnelle et paysagère entre la zone d'activités et la zone dédiée à l'habitat.

Afin d'assurer la transition de la zone d'habitat du Pilori avec la zone d'activités des Ormées située au Nord, une zone de jardins, d'une profondeur minimale de 7.50 mètres, devra être créée en fond de parcelles, conformément à l'orientation graphique. Elle assurera la tranquillité des habitants en constituant des espaces de transition fonctionnelle et paysagère entre la zone d'activités et la zone d'habitat. Seules les constructions annexes (type garage, abris de jardin...) y seront autorisées.

La RD 85 devra être bordée de plantations paysagères. En outre, la création d'une zone de jardin le long de cette voie, d'une profondeur minimale de 7.50 mètres, est essentielle pour préserver la tranquillité de la future zone d'habitat du Pilori. Seules les constructions annexes (type garage, abris de jardin...) y seront autorisées.

Un espace vert sera aménagé sur le secteur au niveau du croisement entre la RD 85 et la RD 21 afin de créer un espace tampon végétalisé entre le carrefour de voies et les nuisances sonores éventuelles qu'il pourrait occasionner et les parcelles limitrophes. Un espace paysager, de repos ou de jeu, sera aménagé afin d'offrir un espace vert public aux futurs habitants.

A l'Est de l'actuel chemin Sainte-Scholastique, un espace paysager sera aménagé sous la ligne électrique afin d'éviter la création de parcelles soumises aux éventuelles contraintes liées à l'intervention des agents sur la ligne haute tension. Cet espace, aménagé en aire de détente ou de jeu, offrira un espace vert public aux futurs habitants, et notamment à ceux qui vivront dans les habitations de type maisons de ville et petits collectifs, dont la construction est prévue sur les terrains limitrophes.

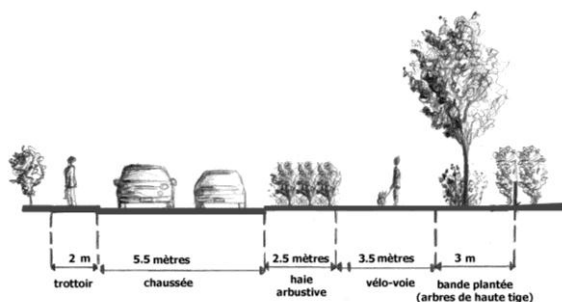
Les voies structurantes devront être bordées de plantations paysagères.

La place et le mail devront être plantés afin de créer des espaces publics paysagés formant des éléments identitaires du quartier.

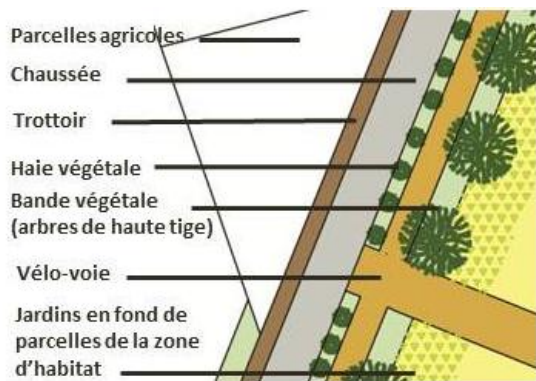
Une noue paysagère devra être créée le long de la voie structurante située en aval de la zone, afin de permettre le recueil des eaux pluviales et contribuer à la qualité paysagère de l'ensemble du site. La création de la noue doit permettre d'assurer une bonne gestion des eaux pluviales et éviter le ruissellement sur le secteur.

Continuité du maillage de voirie

Aménagement de la RD85c



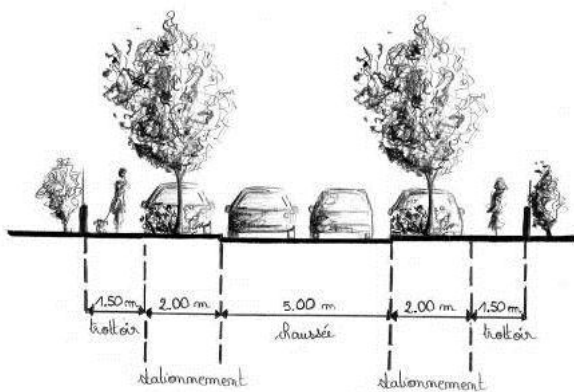
Cette voie d'une emprise de 16 mètres intégrera une chaussée d'une largeur maximale de 5.5 mètres ainsi qu'un trottoir d'une largeur de deux mètres le long des parcelles agricoles et d'activités, permettant d'assurer la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. Le long du secteur du Pilori, afin de créer une transition paysagère avec la future zone d'habitat, seront aménagés une bande plantée d'une largeur minimale de 3 mètres, un cheminement doux type vélo-



voie d'une emprise de 3.50 mètres et une haie arbustive permettant de paysager la voie et de séparer le cheminement doux type voie verte de la chaussée.

Une voie structurante, une place publique, un mail piéton et une placette

La desserte de la zone s'organisera autour d'une voie structurante située sur le tracé de l'actuel chemin Sainte-Scholastique et permettant de relier la RD 21 au secteur des Deforts. Une seconde voie structurante prenant appui sur la première ainsi que sur la RD21 formera une boucle à travers le futur quartier.



L'emprise minimale des voies structurantes sera de 12 mètres. Cette emprise intégrera des places de stationnement réparties de part et d'autre de la voirie, des plantations paysagères ainsi que des trottoirs d'une largeur minimale de 1,50 mètre permettant d'assurer la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. La largeur maximale de la chaussée est fixée à 5 mètres.

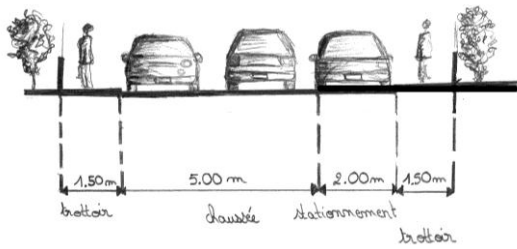
Une place publique centrale se trouvera sur le tracé de la voie structurante située sur l'actuel chemin Sainte-Scholastique et permettra d'organiser le tissu entre le secteur du Piloni et de La Bouverie. Cette place arborée doit permettre de constituer un marqueur identitaire pour le futur quartier, un lieu de rencontre structurant pour la vie quotidienne. Elle sera le support d'une zone résidentielle à densité moyenne et élevée.

Un mail piéton, prenant naissance sur la voie structurante située sur le tracé de l'actuel chemin Sainte-Scholastique, valorisera l'accès et les abords d'un équipement public ou d'intérêt général. Cet équipement doit participer à la création d'une ambiance villageoise autour du mail planté, qui sera également le support d'une zone résidentielle à densité moyenne et élevée.

Une placette sera créée à un carrefour des voies structurantes et sera le support d'une zone résidentielle à densité moyenne. Dans tous les cas, les essences locales seront privilégiées et organisées de manière à former un écran visuel diversifié en termes de formes et de couleurs végétales.

Des voies de desserte

Un maillage cohérent sera assuré par la création d'axes secondaires prenant appui sur les axes structurants.



D'une emprise minimale de 10,00 mètres, cette voie de desserte intégrera des places de stationnement réparties de manière alternée le long de la chaussée ainsi que des trottoirs d'une largeur minimum de 1,50 mètre afin d'assurer la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. La largeur maximale de la chaussée est fixée à 5 mètres.

Des cheminements doux

La continuité des liaisons douces sera assurée par la création de cheminements doux de type voie verte le long de la rue de l'Égalité (RD85) et en transition avec la zone d'activités des Ormées au Nord. Des cheminements piétons permettront l'accès à ces voies vertes depuis les voies structurantes.

Mesures pour assurer la sécurité

La création d'accès sur la RD21 est interdite. Afin de ne pas desservir de parcelles résidentielles par cet axe qui risque de voir s'établir des flux de véhicules lourds, les parcelles devront s'ouvrir sur les voies nouvelles à créer à l'intérieur de la zone d'habitat à aménager.

Densité résidentielle

La densité moyenne devra être comprise entre 20 et 30 logements à l'hectare, conformément aux objectifs du PLH. Cependant, trois secteurs d'habitat d'une densité résidentielle différente seront identifiés :

- un secteur à densité faible, caractérisé par de l'habitat majoritairement pavillonnaire,
- un secteur à densité moyenne, caractérisé par un habitat majoritairement mitoyen,
- un secteur à densité renforcée, caractérisé par de l'habitat sous forme de petits collectifs.

La définition d'un secteur d'habitat à densité élevée permettra de constituer une forme urbaine plus riche et de diversifier le parc de logement, en faveur de la mixité.

La définition de secteurs d'habitat à densité moyenne et renforcée doit participer à la création d'un espace de centralité et d'une ambiance villageoise autour de la place publique, du mail et de la placette. Ces secteurs permettront de constituer une forme urbaine plus riche et de diversifier le parc de logement, en faveur de la mixité et contre le phénomène de standardisation massive des zones pavillonnaires. Pour diversifier l'offre de logements, les constructions pourront prendre la forme de petits collectifs, de maisons de ville, de maisons jumelées par le garage...

Implantation du bâti

Seules les constructions annexes, type garage, abris de jardin... sont autorisées au sein des zones de jardins.

Afin de respecter l'implantation traditionnelle du bâti et reprendre les principes bioclimatiques utilisés traditionnellement, dans l'optique de limiter la consommation énergétique, les façades des constructions seront, dans la mesure du possible, orientées vers le sud.

Afin de limiter l'ombre portée sur le terrain voisin, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives devra respecter un recul minimum de 3 mètres ou au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction. Toutefois, pour optimiser la surface des terrains et créer des espaces d'intimité, ce recul ne s'appliquera pas aux constructions mitoyennes, ni aux bâtiments de faible hauteur (moins de 3 mètres calculés à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit).

En zone de densité moyenne et élevée, l'implantation des constructions à l'alignement sur rue sera privilégiée. Cette organisation du bâti permettrait de marquer le front bâti notamment autour de la place, du mail et de la placette afin de conforter l'impression villageoise et d'optimiser la superficie des terrains en limitant les espaces résiduels autour des bâtiments et en dédiant un maximum de surface aux jardins.















Impact démographique

D'une surface de 9.05 hectares, ce secteur représente un potentiel de développement de 100 à 151 logements, soit une capacité d'accueil estimée entre 230 et 347 habitants, à raison de 2,3 personnes par ménage (moyenne communale observée de la taille des ménages par l'INSEE en 2009).

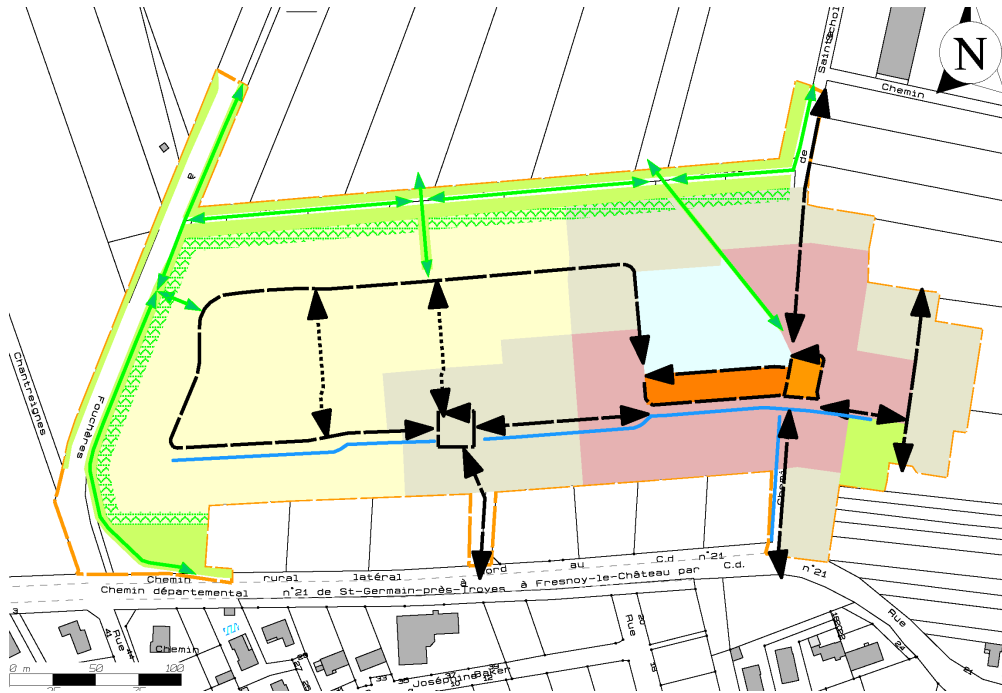
Tableau détaillé des surfaces

	En hectares	En pourcentage
Surface totale	9.05	100
Surface lotissable	5.04	55.69
<i>dont jardins</i>	7 800 m ²	8.62
<i>dont zone de densité élevée</i>	10 843 m ²	11.98
<i>dont zone de densité moyenne</i>	15 700 m ²	17.35
<i>dont zone de densité faible</i>	23 857 m ²	23.36
Surface dédiée aux équipements	0.34	3.76
Surface de voirie	2.41	26.63
Surface d'espaces verts	1.04	11.49

L'orientation d'aménagement et de programmation

LEGENDE	LE PILORI
	Limite de zone
	Axe structurant à double sens
	Axe structurant sens unique
	Axe secondaire à double sens
	Equipement
	Mail piéton
	Place arborée
	Zone de densité élevée (principalement petit collectif)
	Zone de densité moyenne (principalement maison de ville)
	Zone de faible densité (principalement pavillonnaire)
	Cheminement doux
	Espace vert
	Zone de jardin
	Noue de récupération des eaux pluviales

Les principales dispositions du schéma d'aménagement et de programmation sont traduites au sein de l'orientation d'aménagement et de programmation comprenant notamment une représentation graphique, opposable au tiers. L'orientation d'aménagement est la traduction réglementaire du schéma d'organisation décrit ci-dessus. Elle fait partie intégrante du dossier du P.L.U. et s'impose au pétitionnaire en termes de compatibilité. Elle comprend une explication littérale (voir dossier de P.L.U.) qui reprend les grands principes du schéma d'organisation et une représentation graphique (voir l'extrait ci-dessous). L'orientation d'aménagement doit traduire l'esprit du lieu souhaité. Elle doit faire figurer les principes essentiels du schéma que la commune souhaite faire respecter.



3.2 Les Deforts



Le schéma est établi à partir des données issues du diagnostic réalisé sur le secteur et répond aux orientations inscrites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, pièce maîtresse du Plan Local d'Urbanisme.

Programme

La zone à aménager est principalement dédiée à l'habitat individuel et mitoyen.

Enjeux environnementaux et intégration paysagère

Une bande plantée paysagère d'une largeur minimale de 15 mètres intégrant un cheminement piéton doit être aménagée à l'Ouest, entre la zone du Deforts et la zone d'activités. La bande plantée à réaliser doit assurer la transition fonctionnelle et paysagère entre la zone d'activités et la zone dédiée à l'habitat.

Afin d'assurer la transition de la zone d'habitat des Deforts avec la zone d'activités des Orméés située à l'Ouest, une zone de jardins, d'une profondeur minimale de 7.50 mètres, devra être créée en fond de parcelles, conformément à l'orientation graphique. Elle assurera la tranquillité des habitants en constituant des espaces de transition fonctionnelle et paysagère entre la zone d'activités et la zone d'habitat. Seules les constructions annexes (type garage, abris de jardin...) y seront autorisées.

La RD 85c devra être bordée de plantations paysagères. En outre, la création d'une zone de jardin le long de cette voie, d'une profondeur minimale de 7.50 mètres, est essentielle pour préserver la tranquillité de la future zone d'habitat des Deforts en créant un écran végétal autour de la zone d'habitat et afin de respecter la marge de recul de 15 mètres imposée pour toute construction depuis la limite d'emprise de la rocade par le Conseil Général.

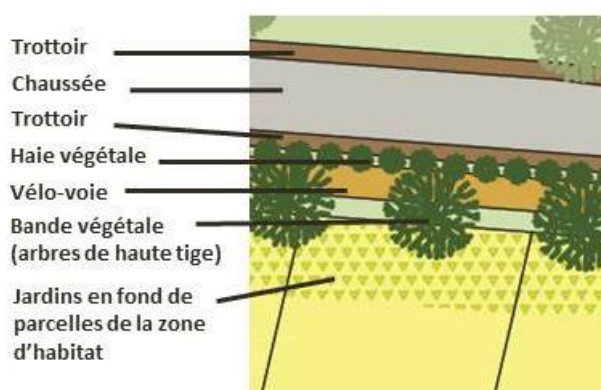
Les voies structurantes devront être bordées de plantations paysagères.

La placette devra être plantée afin de créer un espace public paysagé formant un élément identitaire du quartier.

Dans tous les cas, les essences locales seront privilégiées et organisées de manière à former un écran visuel diversifié en termes de formes et de couleurs végétales.

Continuité du maillage de voirie

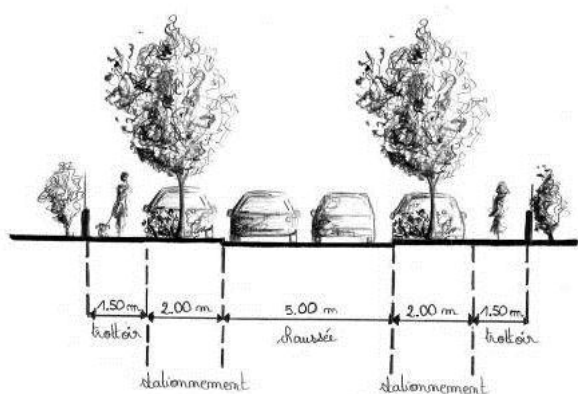
Aménagement de la RD85c



Cette voie d'une emprise de 15 mètres intégrera une chaussée d'une largeur maximale de 5.5 mètres, des trottoirs de part et d'autre de la chaussée, d'une largeur minimale de 1,50 mètre permettant d'assurer la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. Le long du secteur des Deforts, une bande plantée, d'une largeur minimale de 2 mètres, un cheminement doux type voie verte et une haie arbustive permettant de paysager la voie et de séparer le cheminement doux type vélo-voie du trottoir, seront aménagés afin de créer une transition paysagère avec la future zone d'habitat.

Des voies structurantes et une placette

La desserte de la zone s'organisera autour de voies structurantes permettant de relier la RD85c, qui longe le secteur à l'Est, au chemin de Sainte Scholastique par le tracé de l'actuel chemin rural des Capucins et la RD85c, longeant le secteur au Nord, à la rue Marcel Pagnol en formant une boucle à travers le futur quartier. Ces axes seront longés de chaque côté par un alignement d'arbres.

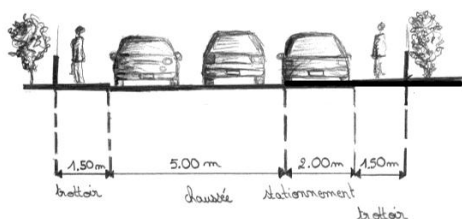


L'emprise minimale des voies structurantes sera de 12 mètres. Cette emprise intégrera des places de stationnement réparties de part et d'autre de la voirie, des plantations paysagères ainsi que des trottoirs d'une largeur minimale de 1,50 mètre permettant d'assurer la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. La largeur maximale de la chaussée est fixée à 5 mètres.

Un espace de centralité sera créé autour d'une placette au croisement des axes structurants. Elle sera le support d'une zone d'habitat à densité moyenne.

Des voies de desserte

Un maillage cohérent sera assuré par la création d'un axe secondaire permettant de lier le futur quartier au lotissement limitrophe prenant appui sur la rue Marcel Pagnol.



D'une emprise minimale de 10,00 mètres, cette voie de desserte intégrera des places de stationnement réparties de manière alternée le long de la chaussée ainsi que des trottoirs d'une largeur minimum de 1,50 mètre afin d'assurer la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. La largeur maximale de la chaussée est fixée à 5 mètres.

Des cheminements doux

La continuité des liaisons piétonnes sera assurée par la création d'une voie verte le long de la zone d'activités des Ormées et le long de la RD85c. Des cheminements piétons permettront l'accès à ces voies vertes depuis les voies structurantes.

Mesures pour assurer la sécurité

La création d'accès sur la RD85c est interdite. Afin de ne pas desservir de parcelles résidentielles par cet axe situé hors agglomération, les parcelles devront s'ouvrir sur les voies nouvelles à créer à l'intérieur de la zone d'habitat à aménager.

Densité résidentielle

La densité moyenne devra être comprise entre 20 et 30 logements à l'hectare, conformément aux objectifs du PLH. Cependant, deux secteurs d'habitat d'une densité résidentielle différente seront identifiés :

- un secteur à densité faible, caractérisé par de l'habitat majoritairement pavillonnaire,
 - un secteur à densité moyenne, caractérisé par un habitat majoritairement mitoyen,
- La définition de secteurs d'habitat à densité moyenne permettra de constituer une forme urbaine plus riche et de diversifier le parc de logement, en faveur de la mixité. Pour diversifier l'offre de logements, les constructions pourront prendre la forme de maisons de ville, de maisons jumelées par le garage...

Implantation du bâti

Afin de respecter l'implantation traditionnelle du bâti et reprendre les principes bioclimatiques utilisés traditionnellement et dans l'optique de limiter la consommation énergétique, les façades des constructions seront, dans la mesure du possible, orientées vers le sud.

Afin de limiter l'ombre portée sur le terrain voisin, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives devra respecter un recul minimum de 3 mètres ou au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction. Toutefois, pour optimiser la surface des terrains et créer des espaces d'intimité, ce recul ne s'appliquera pas aux constructions mitoyennes, ni aux bâtiments de faible hauteur (moins de 3 mètres calculés à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit).

En zone de densité moyenne, l'implantation des constructions à l'alignement sur rue sera privilégiée. Cette organisation du bâti permettrait de marquer le front bâti autour de la place et d'optimiser la superficie des terrains en limitant les espaces résiduels autour des bâtiments et en dédiant un maximum de surface aux jardins.

Impact démographique











D'une surface de 6.15 hectares, ce secteur représente un potentiel de développement de 83 à 124 logements, soit une capacité d'accueil estimée entre 191 et 285 habitants, à raison de 2,3 personnes par ménage (moyenne communale observée de la taille des ménages par l'INSEE en 2009).

Tableau détaillé des surfaces

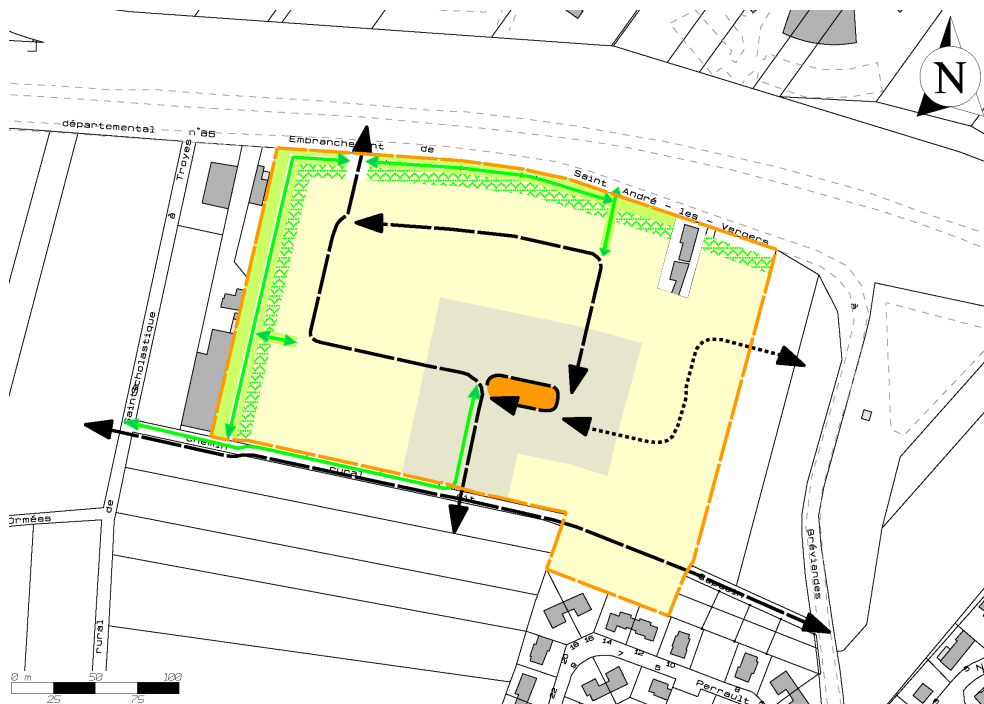
	En hectares	En pourcentage
Surface totale	6.18	100
Surface lotissable	4.15	67.16
<i>dont jardins</i>	3 185 m ²	4.24
<i>dont zone de densité moyenne</i>	8 385 m ²	5.39
<i>dont zone de densité faible</i>	33 065 m ²	39.09
Surface de voirie	1.57	25.40
Surface d'espaces verts	0.46	7.44

L'orientation d'aménagement et de programmation

LEGENDE LES DEFORTS Proposition n°2

	Limite de zone
	Axe structurant à double sens
	Axe structurant sens unique
	Axe secondaire à double sens
	Placette arborée
	Zone de densité moyenne (principalement maison de ville)
	Zone de faible densité (principalement pavillonnaire)
	Cheminement doux
	Plantation à réaliser
	Zone de jardin

Les principales dispositions du schéma d'aménagement sont traduites au sein de l'orientation d'aménagement et de programmation comprenant notamment une représentation graphique, opposable au tiers. L'orientation d'aménagement est la traduction réglementaire du schéma d'organisation décrit ci-dessus. Elle fait partie intégrante du dossier du P.L.U. et s'impose au pétitionnaire en termes de compatibilité. Elle comprend une explication littérale (voir dossier de P.L.U.) qui reprend les grands principes du schéma d'organisation et une représentation graphique (voir l'extrait ci-dessus). L'orientation d'aménagement doit traduire l'esprit du lieu souhaité. Elle doit faire figurer les principes essentiels du schéma que la commune souhaite faire respecter.



3.3 Les Mauberts



Le schéma est établi à partir des données issues du diagnostic réalisé sur le secteur et répond aux orientations inscrites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, pièce maîtresse du Plan Local d'Urbanisme.

Programme

La zone à aménager est principalement dédiée à l'habitat individuel et mitoyen.

Environnement et intégration paysagère

Les cheminements à créer en bordure de rocade entre la RD85c et la rue Antoine Watteau et reliant entre eux les différents lotissements situés entre ces deux voies devront être bordés d'espaces verts plantés. Un espace de promenade sera aménagé afin d'offrir un espace vert public aux habitants, actuels et futurs. Ce parc paysager permettra de créer un espace tampon végétalisé entre les futures zones résidentielles et l'infrastructure bruyante en limitant l'impact visuel de l'urbanisation de la zone depuis la rocade. Cet aménagement paysager est d'autant plus essentiel que le site se situe en contrebas de la rocade favorisant les vues dégagées sur les zones à aménager.

Les cheminements piétons à créer dans le prolongement de la voie de desserte du lotissement des Moulins à Vent, de la rue Nicolas Mignard, du chemin des Mauberts, de la rue Lamartine, de la voie de desserte en L et de la voie structurante de la zone à aménager liant la rue Antoine Watteau à la rue Victor Hugo devront être bordés de plantations arbustives.

La création d'une zone de jardin d'une profondeur de 7.50 mètres le long du parc paysager permettra de limiter l'incidence des constructions nouvelles sur les espaces d'agrément.

Une bande plantée d'arbres de haute tige entrecoupée de places de stationnement s'intercalera entre l'un des trottoirs et la chaussée des voies structurantes.

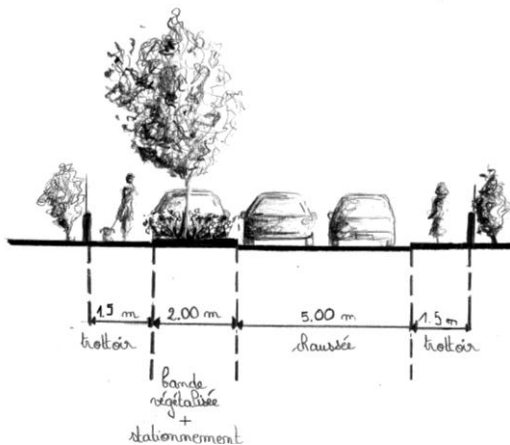
Dans tous les cas, les essences locales seront privilégiées et organisées de manière à former un écran visuel diversifié en termes de formes et de couleurs végétales.

Une noue paysagère devra être créée le long de la voie structurante liant la rue Michel-Ange à la rue Lamartine, afin de permettre le recueil des eaux pluviales et contribuer à la qualité paysagère de l'ensemble du site. La création de la noue doit permettre d'assurer une bonne gestion des eaux pluviales et éviter le ruissellement sur le secteur.

Continuité du maillage de voirie

Deux voies structurantes et une placette

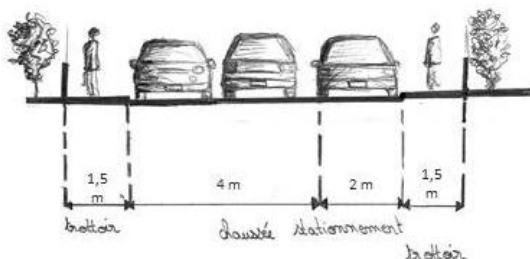
La desserte de la zone doit s'organiser à partir de deux voies structurantes permettant de relier la rue Victor Hugo à la rue Antoine Watteau et de connecter la rue Lamartine au chemin des Capucines.



L'emprise minimale des deux voies structurantes à créer sera de 10,50 mètres. Cette emprise intégrera des trottoirs de chaque côté de la bande roulante d'une largeur minimum de 1,50 mètre afin d'assurer la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. Une bande paysagée entrecoupée de places de stationnement longera alternativement l'un ou l'autre des trottoirs. La largeur maximale de la chaussée est fixée à 5 mètres.

Une placette sera créée au croisement des axes structurants. Elle sera le support d'une zone résidentielle à densité moyenne.

Des voies secondaires



Des voies secondaires devront être créées pour desservir l'ensemble de la zone. D'une emprise minimale de 9,00 mètres de large, avec double accroche sur la voirie structurante à créer, les voies de desserte intégreront des trottoirs d'une largeur minimum de 1,50 mètre de part et d'autre de la bande roulante. Des places de stationnement seront réparties le long de la chaussée. D'une emprise de 6,00 mètres, cette dernière est réduite à 4 mètres au niveau des places de stationnement.

Une connection sera à établir entre la voie de desserte du lotissement des Moulins à Vent et la rue Nicolas Mignard.

Des cheminements doux

Un cheminement doux de type voie verte sera créé dans l'espace vert en bordure de rocade. Il permettra de connecter l'ensemble du réseau de cheminements piétons de la zone à aménager au secteur des Deforts, du Pilon - en particulier au projet de piste cyclable longeant la RD 85 - ainsi qu' à la vélo-voie longeant la vallée du Triffoire.

Des liaisons douces seront créées dans le prolongement de la voie de desserte du lotissement des Moulins à Vent, de la rue Nicolas Mignard, du chemin des Mauberts, de la rue Lamartine, de l'une

des voies de desserte et de la voie structurante de la zone à aménager liant la rue Antoine Watteau à la rue Victor Hugo. Elles connecteront le parc paysager aux différents lotissements limitrophes. Leur emprise sera au minimum de 6 mètres ou de l'emprise réservée dans le tissu existant. Les cheminements devront être bordés de plantations arbustives.

Mesures pour assurer la sécurité

La création d'accès sur la rocade (RD610) est interdite.

Densité résidentielle

La densité moyenne devra être comprise entre 20 et 30 logements à l'hectare, conformément aux objectifs du PLH. Cependant, deux secteurs d'habitat d'une densité résidentielle différente seront identifiés :

- un secteur à densité faible, caractérisé par de l'habitat majoritairement pavillonnaire,
 - un secteur à densité moyenne, caractérisé par un habitat majoritairement mitoyen,
- La définition de secteurs d'habitat à densité moyenne permettra de constituer une forme urbaine plus riche et de diversifier le parc de logement, en faveur de la mixité. Pour diversifier l'offre de logements, les constructions pourront prendre la forme de maisons de ville, de maisons jumelées par le garage...

Implantation du bâti

Seules les constructions annexes, type garage, abris de jardin... sont autorisées au sein des zones de jardins.

Afin de respecter l'implantation traditionnelle du bâti et reprendre les principes bioclimatiques utilisés traditionnellement et dans l'optique de limiter la consommation énergétique, les façades des constructions seront, dans la mesure du possible, orientées vers le sud.

Afin de limiter l'ombre portée sur le terrain voisin, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives devra respecter un recul minimum de 3 mètres ou au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction. Toutefois, pour optimiser la surface des terrains et créer des espaces d'intimité, ce recul ne s'appliquera pas aux constructions mitoyennes, ni aux bâtiments de faible hauteur (moins de 3 mètres calculés à partir du sol naturel jusqu'à l'égout du toit).

En zone de densité moyenne, l'implantation des constructions à l'alignement sur rue sera privilégiée. Cette organisation du bâti permettrait de marquer le front bâti autour de la place et d'optimiser la superficie des terrains en limitant les espaces résiduels autour des bâtiments et en dédiant un maximum de surface aux jardins.

Impact démographique

D'une surface de 7.51 hectares, ce secteur représente un potentiel de développement de 67 à 100 logements, soit une capacité d'accueil estimée entre 154 et 230 habitants, à raison de 2,3 personnes par ménage (moyenne communale observée de la taille des ménages par l'INSEE en 2009).

Tableau détaillé des surfaces

	En hectares	En pourcentage
Surface totale	7.51	100
Surface lotissable	3.34	44.48
<i>dont jardins</i>	3 185 m ²	4.24
<i>dont zone de densité moyenne</i>	4 045 m ²	5.39

4. Prescriptions garantissant la qualité environnementale des zones à urbaniser.

4.1 Prescriptions relatives à la qualité architecturale.

Prescriptions concernant la zone d'activités

Sur la séquence de la RD.610 longeant la zone d'activités, dans une bande de 75 mètres délimitée à partir de l'axe de la RD.610, une attention particulière devra être portée à la façade donnant sur la rocade afin de constituer une vitrine commerciale attractive.

Prescriptions concernant la zone d'habitat

Les constructions devront présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux compatibles avec la bonne économie de la construction, la tenue générale de l'agglomération et l'harmonie du paysage. Toute architecture très différente de celle de la région ou portant atteinte par son aspect à l'environnement est interdite.

Les toitures seront à deux ou plusieurs pans et la pente des couvertures devront être proche de celles des constructions environnantes. Les annexes d'habitation seront de préférence comprises dans le volume de la construction ou lui seront accolées ; dans ce cas, la toiture pourra être à un seul pan dont la pente pourra être différente de celle des toitures existantes. En cas d'extension de type véranda, la toiture de celle-ci pourra être à un seul pan dont la pente peut être différente de celle de la toiture existante. Les toitures terrasses ou à faible pente, végétalisées ou non, sont autorisées si elles s'intègrent dans l'environnement. Dans ce cas, les acrotères devront couronner la périphérie de la construction. Toute extension d'une construction devra s'intégrer à la composition existante.

Les couvertures en matériaux apparents brillants ou inadaptées au contexte local sont interdites. Cette règle ne s'applique pas aux panneaux solaires et photovoltaïques. Les toitures utilisant des tuiles de formes inadaptées au contexte local sont interdites (exemple : tuile canal ...).

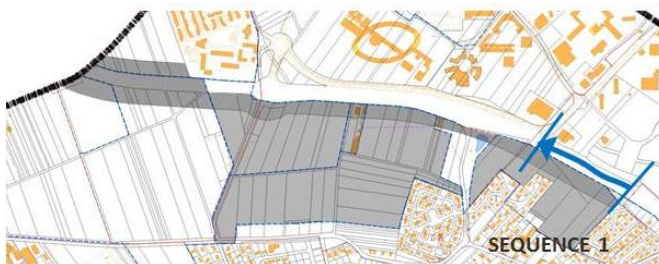
Les tons des murs, des toitures, de toute menuiserie et boiserie, devront s'intégrer dans l'environnement. Les matériaux ne présentant pas un aspect suffisant de finition (tels que parpaings, briques creuses, etc.) devront être enduits. Les matériaux nobles (bois...) seront à privilégier, notamment en façade. Les imitations de matériaux dessinés ou peints, tels que fausses briques, faux moellons, faux bois, etc., sont interdites. Les murs-pignons devront être constitués de matériaux homogènes ou s'harmoniser avec les façades principales.

4.2 Prescriptions relatives à la qualité paysagère et urbaine.

Prescriptions concernant l'aménagement des abords de rocade

L'aménagement envisagé diffère selon les séquences identifiées lors du diagnostic et participe à leur caractérisation.

Séquence 1



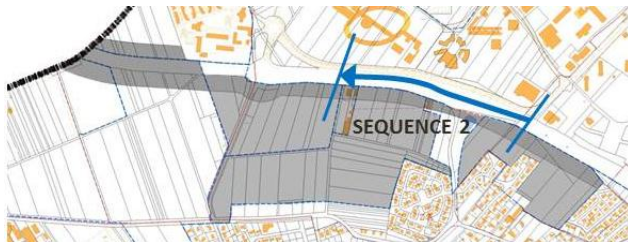
Sur la séquence 1, le secteur à aménager situé au Sud se trouve en contrebas de l'axe de contournement de l'agglomération troyenne, offrant des vues largement ouvertes sur les parcelles agricoles qui s'urbanisent progressivement sous forme de lotissements. En conséquence, sur cette section de rocade, la bande de retrait de 75 mètres depuis l'axe de la rocade sera conservée. L'intervalle entre la zone



d'habitat des Mauberts et la rocade permettra la mise en place d'un écrin végétal autour de la zone d'habitat. Une alternance de vergers et de prairies de fauche permettra de cadrer des vues sur les contreforts du Pays d'Othe. Les vues longues sur le paysage seront ainsi préservées par des fenêtres visuelles dans les lignes de plantation. Cet aménagement paysager, venant en appui de circulations douces, permettra au bâti de s'insérer dans son environnement de façon harmonieuse.



Séquence 2



Au Sud, la rocade est longée par la RD 85c qui joue le rôle d'une contre-allée et dessert quelques constructions le long de son tracé. La présence d'un merlon entre les deux axes cadre la vue et rend l'impact visuel des constructions depuis la rocade modéré.

Compte-tenu de la présence du merlon isolant le secteur à urbaniser des Deforts de la rocade, la bande de retrait de 75 mètres depuis l'axe de la rocade sera pas conservée. Le bâti pourra s'établir le long de la RD85c à condition de respecter la marge de recul de 15 mètres imposée par le Conseil Général pour toute construction depuis la limite d'emprise de la rocade.

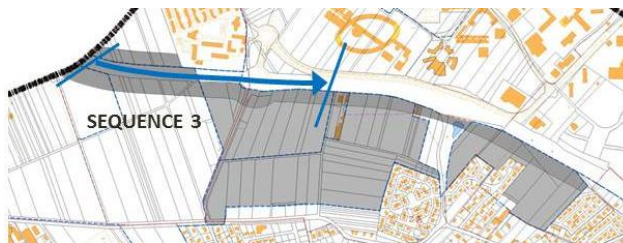


La végétalisation de la RD85c, le long de la limite Sud de l'emprise du Conseil Général, isolerait davantage le secteur d'habitation de la rocade. La création de haies arbustives, telles qu'elles existent à travers la plaine agricole en Champagne crayeuse, et d'un cheminement doux entre celui à créer sur le secteur des Deforts et celui existant à proximité de l'étang permettrait de bâtir un cadre de vie agréable.



Séquence 3

La séquence 3 offre des vues ouvertes sur le paysage de la commune : la vue s'ouvre largement sur les parcelles agricoles et espaces non urbanisés à la fois au Nord et au Sud de la rocade.



L'aménagement des zones réparties de part et d'autre sur la séquence 3 pourront ne pas conserver la bande de retrait de 75 mètres depuis l'axe de la rocade. Le bâti d'équipement ou dédié aux activités économiques pourra s'établir à proximité de la RD610 à condition de respecter la marge de recul de 15 mètres imposée par le Conseil Général pour toute construction depuis la limite d'emprise de la rocade. Cette disposition permettra le développement de la vitrine commerciale le long de la rocade et permettra la création d'une zone d'activités visible, attractive et valorisante dans ce secteur particulièrement bien accessible.

Un alignement d'arbres de chaque côté de la voie donnera un cadre à cet axe. Une ouverture sur la plaine agricole permettrait de conserver la vue sur le grand paysage et en particulier sur le cordon boisé de la vallée du Triffoire et les contreforts du Pays d'Othe.



Prescriptions concernant la zone d'activités

Les constructions d'activités devront être accompagnées d'un aménagement végétal à base d'essences champêtres locales contribuant à leur bonne insertion dans le tissu urbain. Les aires de stationnement comporteront quant à elles un arbre de haute tige pour 6 places. Les clôtures pourront être doublées d'éléments végétaux, tels que haies vives.

Prescriptions concernant la zone d'habitat

Des noues végétales plantées le long des voies structurantes permettront une gestion efficace des eaux pluviales et participeront à la création d'une ambiance paysagère fidèle à l'esprit des lieux.

En bordure des emprises publiques, les clôtures pourront être constituées de dispositifs rigides à claire-voie (dont grillages) reposant ou non sur un mur bahut ou de murs pleins comportant des éléments architecturaux. Ces murs devront être couverts d'un couronnement (en tuiles ou autres matériaux). La hauteur totale des clôtures, y compris celle des haies, ne pourra excéder 2,00 mètres. Les clôtures d'aspect béton préfabriqué seront enduites ou végétalisées. Les brises-vues (tels que bâches plastiques,...) seront interdits. Les portails s'harmoniseront avec l'ensemble de la clôture. Les portails et autres systèmes de fermeture pourront être implantés en retrait de l'alignement de la voie.

Les essences végétales devront d'une manière générale être adaptées au climat et à la situation :

- **les haies** pourront se composer de monogyne, Charme, Cornouiller mâle, Cornouiller sanguin, Troène, Fusain d'Europe, Saule marsault, Groseillier à maquereau, églantier,...
- **les petits arbres internes à la zone** pourront être choisis parmi le Sorbier des oiseleurs, Merisier, Erable champêtre, Noisetier, Sureau noir, arbres fruitiers, Lilas, ...
- **Alignement d'arbres complémentaires en limite de parcelle** se composeront par exemple de Chênes, Frênes, Erables Sycomore, ...

4.3 Prescriptions relatives à la sécurité des riverains et des usagers.

La question de la sécurité pour les usagers et les riverains interdit formellement la création d'accroches de quelque nature que ce soit sur la route départementale 610 et impose de procéder à l'installation d'entrées sur parcelles sur les voies de desserte internes aux secteurs à urbaniser.

Prescriptions concernant la zone d'habitat

Les accès individuels sur la route départementale 85 ainsi que sur la route départementale 85c, en vue d'accéder aux zones résidentielles, seront également interdits. L'accès aux parcelles longeant ces deux voies se fera depuis les voies de desserte internes aux différents secteurs à urbaniser.

Prescriptions concernant la zone d'activités

L'organisation des accès aux parcelles devra se faire dans le respect des règles inhérentes au code de la route. Elles devront être dégagées de tout obstacle et permettre une ouverture visuelle conséquente afin que les usagers puissent voir et être vus. Dans le même esprit, il semble opportun de prévoir un stationnement temporaire sur parcelle devant les portails non automatisés afin que les ouvertures et fermetures de portes par les riverains puissent être réalisées sans engendrer un phénomène de stockage remontant sur la route départementale 85.

Sur parcelle, les sens de circulation pourront être matérialisés comme doivent l'être les places réservées aux personnes à mobilité réduite.

4.4 Prescriptions relatives aux nuisances.

Le développement d'un secteur d'activités économiques et de secteurs résidentiels à proximité d'un axe classé à grande circulation présente l'intérêt d'une accessibilité facile pour les riverains et les usagers mais induit de fait un ensemble de nuisances. Il s'agit des nuisances liées au passage des véhicules avec des questions de bruit et de rejets comme les poussières.

En matière de bruit, les retraits recommandés doivent permettre de réduire l'impact sonore. Ainsi, la zone non aedificandi de 75 mètres depuis l'axe de la rocade imposée sur la séquence 1 (secteur des Mauberts) et la bande de retrait de 15 mètres depuis la limite d'emprise de la rocade prescrite sur les séquences 2 et 3 pour les bâtis sis le long de l'emprise de la RD610 participent à cette intention de réduction des nuisances. Ces bandes de retrait ne libèrent pas par ailleurs, le pétitionnaire, du respect des normes d'isolation phonique en vigueur.

Sur le plan des rejets et notamment des poussières, la bande de recul proposée complétée par les principes de plantation offre les moyens de faciliter les dépôts et les fixations par le couvert végétal.

D'autres dispositifs sont projetés afin d'enrayer toute nuisance sonore ou visuelle, qui diffère selon la configuration des abords de la rocade :

- Un espace vert public permettra de créer un tampon végétalisé entre la future zone résidentielle des Mauberts et l'infrastructure bruyante. Il limitera l'impact visuel de l'urbanisation de la zone depuis la rocade et l'impact sonore du trafic sur la zone résidentielle. Cet aménagement paysager est d'autant plus essentiel que le site se situe en contrebas de la rocade favorisant les vues dégagées sur les zones à aménager.
- L'aménagement proposé pour la RD85c, intégrant la création d'une voie cyclable et d'une bande plantée constituera un espace de transition entre la rocade et la future zone d'habitat. Cet espace de transition sera renforcé par la création de zones de jardin avec des règles de constructibilité limitée sur les fonds de parcelles limitrophes. Cet aménagement, qui viendra s'ajouter à la présence d'un merlon situé entre la rocade et la RD85c, limitera les nuisances tant sonores que visuelles, liées à la présence de la rocade.
- La création d'une zone d'activités entre la rocade et le secteur du Piloni permettra de créer un espace tampon entre l'infrastructure bruyante et la future zone d'habitat. De plus, une bande plantée paysagère d'une largeur minimale de 16 mètres intégrant un cheminement piéton au Nord de la zone du Piloni, en limite avec le secteur des Ormées assurera la transition fonctionnelle et paysagère entre la zone d'activités et la zone dédiée à l'habitat. Cet espace de transition sera renforcé par la création de zones de jardin avec des règles de constructibilité limitée sur les fonds de parcelles limitrophes.
- Sur la séquence 3, les abords de la rocade seront végétalisés de manière à créer une transition verte entre la zone d'activités et l'axe dans le but de limiter l'impact visuel des poteaux électriques sur le paysage de la rocade et de créer un cadre végétal dans lequel viendra s'insérer la future zone d'activités.

CONCLUSION.

Le développement de la zone d'activités et de la zone d'habitat est l'occasion de traiter la RD21 comme entrée dans le tissu aggloméré et les abords de la RD 610 comme entrée de ville tout en préservant la zone d'habitat de toute nuisance.

A la vue des éléments appréhendés et des réalités urbaines constatées, l'étude conduite recommande une bande de retrait de 15 mètres depuis la limite d'emprise de la rocade, en lieu et place des 75 mètres par rapport à l'axe classé à grande circulation (rocade de contournement) à la fois :

- au Sud de l'axe le long de la séquence2 (secteur des Deforts)

- au Nord et au Sud de l'axe le long de la séquence 3 (secteur des Chantreignes, secteur des Ormées).

Les réflexions prospectives concernant l'aménagement et le paysagement de l'ensemble du secteur d'étude mènent à considérer que la perspective d'une bande de retrait de 15 mètres depuis la limite d'emprise de la rocade au lieu des 75 mètres par rapport à l'axe de la rocade permet une meilleure occupation de la zone et favorise une meilleure continuité entre les abords de la rocade et la zone à aménager. Le traitement paysager des abords de rocade favorisera une bonne intégration de la zone d'activités comme de la zone d'habitat depuis la RD610.

Le long de la séquence 1, une zone non aedificandi de 75 mètres depuis l'axe de la rocade est maintenue (secteur des Mauberts), compte-tenu de la position en surplomb de la rocade et de la grande ouverture paysagère sur la zone à aménager.

Le travail d'étude réalisé permet de considérer que l'ouverture à l'urbanisation à vocation économique et résidentielle du secteur d'entrée de ville de Rosières-Près-Troyes s'inscrit dans un processus de développement maîtrisé et de rationalisation de la consommation d'espace. Il permet une urbanisation dans la continuité du tissu urbanisé ainsi qu'une économie dans la consommation des terres agricoles.



**Agence d'Urbanisme
de Développement et
d'Aménagement de
la Région Troyenne**

28 Bd Victor Hugo – BP 10106
10003 TROYES CEDEX
Téléphone : 03.25.71.88.88
Télécopie : 03.25.71.88.89
E-mail : audart.troyes@audart.fr
Site internet : www.audart.fr