



GÉOMÈTRE-EXPERT
S.C.P. ROUALET-HERRMANN
8, Bd de Lattre de Tassigny - BP 31
51160 AY
Tél. : 03.26.51.53.51 – Fax : 03.26.55.74.16
Courriel : contact@roualet-herrmann.fr

COMMUNE DE LA CHEPPE PLAN LOCAL D'URBANISME

Vu pour être annexé à la délibération en date du 11 juillet 2013
approuvant la déclaration de projet entraînant la mise en compatibilité du PLU.

À LA CHEPPE, le : 11 JUL. 2013

Le Maire, Marcel BONNET :



Déclaration de projet

Approuvée le :
11 Juillet 2013



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION

I Zones AU1 à développer dans le cadre de l'application du PLU

Ces zones sont subdivisées en deux types : AU1 et AU1a.

Un aménagement d'ensemble est demandé pour chacune de ces zones.

Cet aménagement d'ensemble se justifie par l'importance de la zone à développer dans le cas de la zone AU1. La zone AU1a nécessite une redistribution parcellaire pour pouvoir créer et desservir de nouveaux terrains à bâtir. C'est pourquoi là aussi une urbanisation organisée est nécessaire.

Le but recherché d'une urbanisation organisée est d'obtenir un développement cohérent de la zone lorsqu'il est fait en plusieurs phases.

D'autre part, cette exigence d'aménagement d'ensemble doit empêcher la création de constructions en bordure de voirie existante sans prise en compte de la desserte de la partie arrière de la zone. En prévoyant les accès pour toute la zone, l'aménagement d'ensemble préserve les capacités de développement de la zone, ce qui pour la commune se traduit par une économie de surfaces prises au milieu agricole ou naturel pour les besoins de l'urbanisation.

Pour chacune des zones AU1 et AU1a, les réseaux de desserte sont présents à proximité et permettent de desservir les futures constructions, soit grâce à une simple extension, soit par la création de nouveaux réseaux desservant l'ensemble de la zone et se raccordant aux réseaux existants et proches de la zone.

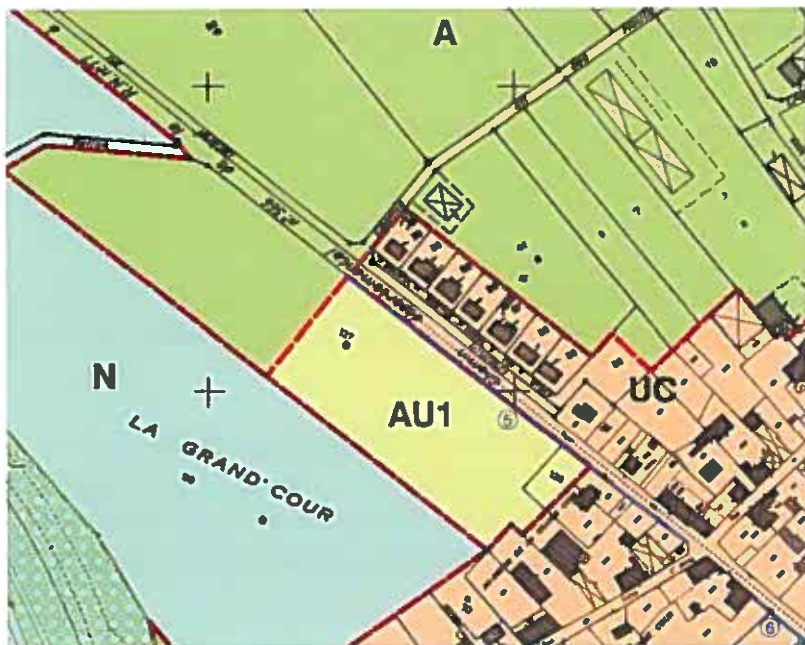
II Zone AU1 Lieudit « La Grand Cour »

Les réseaux permettant de desservir les nouvelles constructions sont présents dans la rue de la Voie Romaine qui longe la zone sur toute sa partie est.

Cette zone admet tout type de construction, comme dans le village. Plusieurs phases de réalisation sont possibles. Cependant, chaque phase doit prendre en compte le développement de la totalité de la zone, notamment pour :

- le dimensionnement des réseaux ;
- le dimensionnement de la voirie ;
- la réserve des accès pour les phases ultérieures.

Chaque phase devra présenter dans son projet le mode de développement du restant de la zone qui pourra être fait compte tenu de la phase à réaliser.



Pour des raisons de sécurité de la circulation sur la RD386, les terrains à bâtir de la zone ne devront pas avoir d'accès direct sur la RD366 (Rue de la Voie Romaine). La desserte des terrains devra se faire depuis une voirie interne créée à l'intérieur de la zone.

Toujours pour des raisons de sécurité, la voirie interne qui sera créée pour la desserte de la zone ne devra pas avoir plus de deux raccordements sur la RD386.

La voirie interne devra préserver un espace permettant de desservir la zone agricole voisine. À plus long terme, ce prolongement de la voirie doit pouvoir permettre la desserte de cette zone si elle venait à être utilisée comme zone de développement des constructions du fait d'une nouvelle révision du plan local d'urbanisme.

III Zone AU1a lieudit « Les Hazailles »

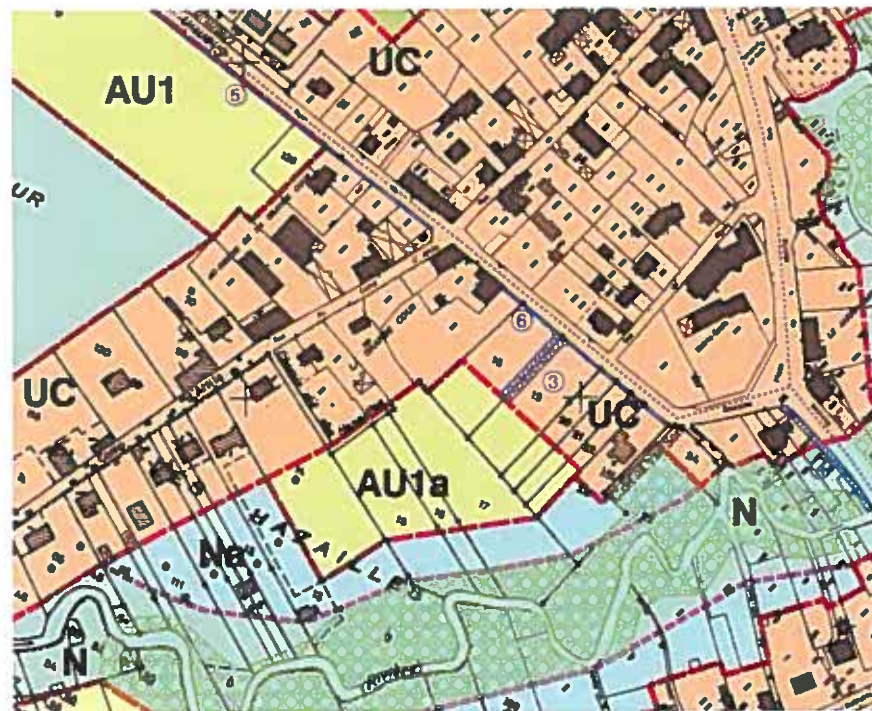
Les réseaux permettant de desservir les nouvelles constructions sont présents dans la rue de la Voie Romaine.

Cette zone admet tout type de construction, comme dans le village. Plusieurs phases de réalisation sont possibles. Cependant, chaque phase doit prendre en compte le développement de la totalité de la zone, notamment pour :

- le dimensionnement des réseaux ;
- le dimensionnement de la voirie ;
- la réserve des accès pour les phases ultérieures.

Chaque phase devra présenter dans son projet le mode de développement du restant de la zone qui pourra être fait compte tenu de la phase à réaliser.

L'accès à la zone depuis la rue de la Voie Romaine se fera depuis l'emplacement réservé n°3. Une voie de desserte interne desservira les terrains de la zone. Cette voie sera vraisemblablement en impasse et dans ce cas devra comporter un espace permettant aux véhicules de faire demi-tour.



Un passage piétonnier devra être assuré entre la voirie interne à la zone et le chemin dit des Hazailles afin d'avoir une liaison avec la rue du Camp d'Attila.

Un second passage devra être créé de manière à joindre la voirie interne de la zone aux surplus de parcelles situées entre la zone AU1a et la rivière.

IV Zone AU2 lieudit « Fosse Leloup »

Les réseaux permettant de desservir les nouvelles constructions sont présents dans la rue de la Noblette.

Cette zone admet tout type de construction, comme dans le village. Plusieurs phases de réalisation sont possibles. Cependant, chaque phase doit prendre en compte le développement de la totalité de la zone, notamment pour :

- le dimensionnement des réseaux ;
- le dimensionnement de la voirie ;
- la réserve des accès pour les phases ultérieures.

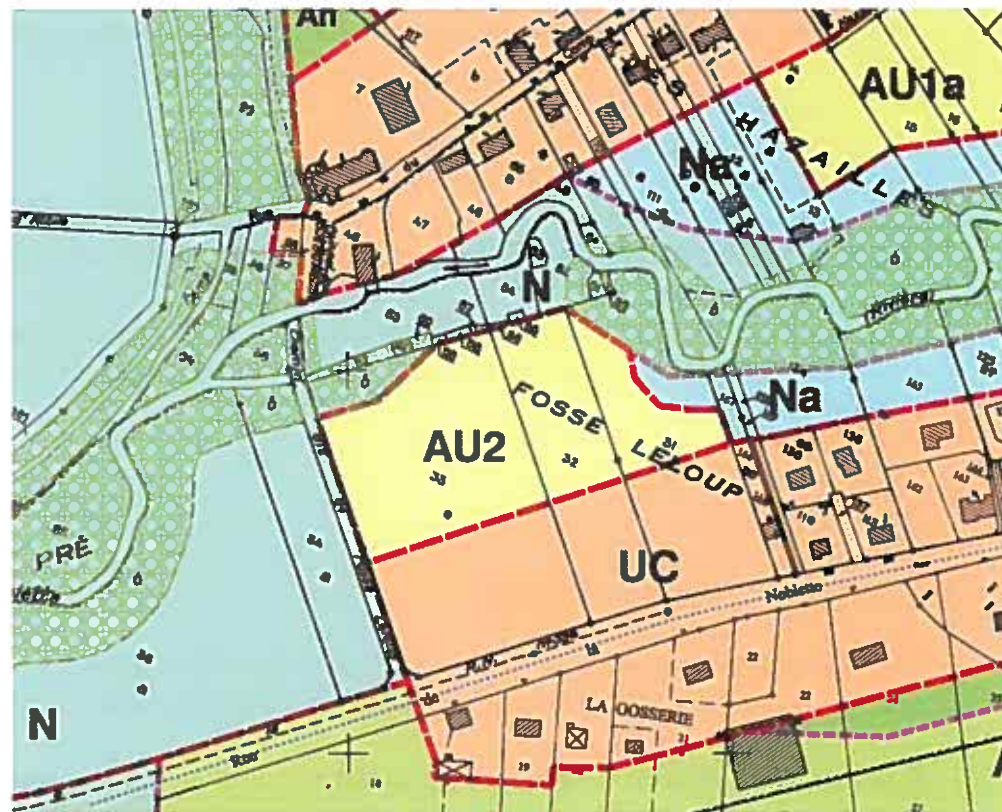
Chaque phase devra présenter dans son projet le mode de développement du restant de la zone qui pourra être fait compte tenu de la phase à réaliser.

Les espaces verts communs demandés par le règlement d'urbanisme devront être principalement positionnés en fond de zone, près de la rivière La Noblette.

Les terrains situés en bordure du chemin dit de « Fosse Leloup » ne devront pas comporter d'accès automobile sur ce chemin.

La desserte de la zone sera assurée par une voirie interne devant se raccorder à la rue de la Noblette.

À terme, la desserte ne doit pas être composée uniquement d'impasses successives. Sur l'ensemble de la zone une fois aménagée dans sa totalité, la circulation doit pouvoir se faire en continu sous la forme d'un U dont les deux branches se raccordent sur la rue de la Noblette. La voirie de desserte doit ainsi permettre d'entrer dans la zone et d'en ressortir sans nécessiter de demi-tour.



V Zone AU2 lieudit « Le Martrail »

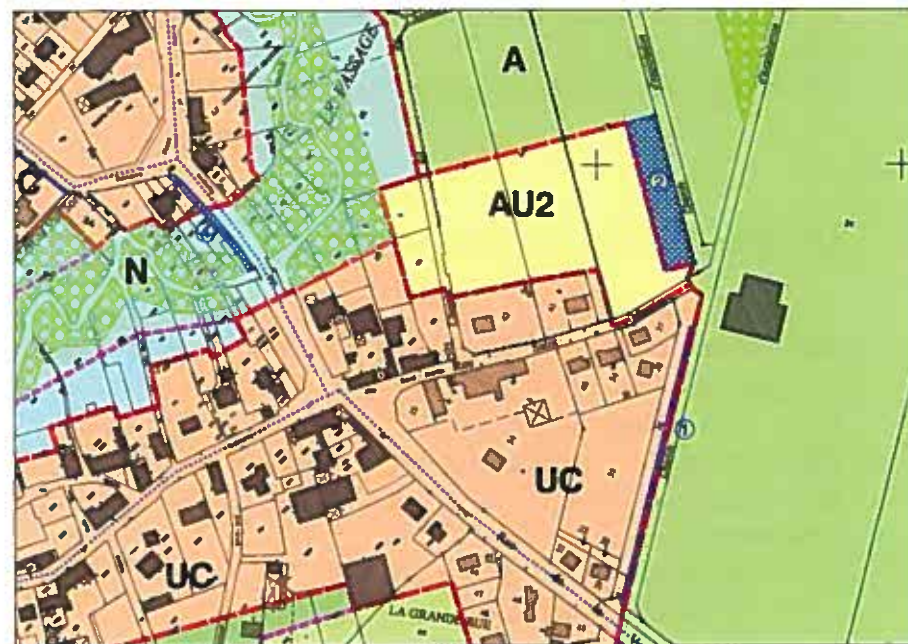
Les réseaux permettant de desservir les nouvelles constructions sont présents dans la rue Saint-Martin.

Cette zone peut admettre tout type de construction, comme dans le village. Plusieurs phases de réalisation sont possibles. Cependant, chaque phase doit prendre en compte le développement de la totalité de la zone, notamment pour :

- le dimensionnement des réseaux ;
- le dimensionnement de la voirie ;
- la réserve des accès pour les phases ultérieures.

Chaque phase devra présenter dans son projet le mode de développement du restant de la zone qui pourra être fait compte tenu de la phase à réaliser.

La desserte de la zone pourra se faire depuis la rue Saint-Martin ou par le chemin dit du passage sous réserve de son aménagement pour lui permettre d'assurer la desserte.



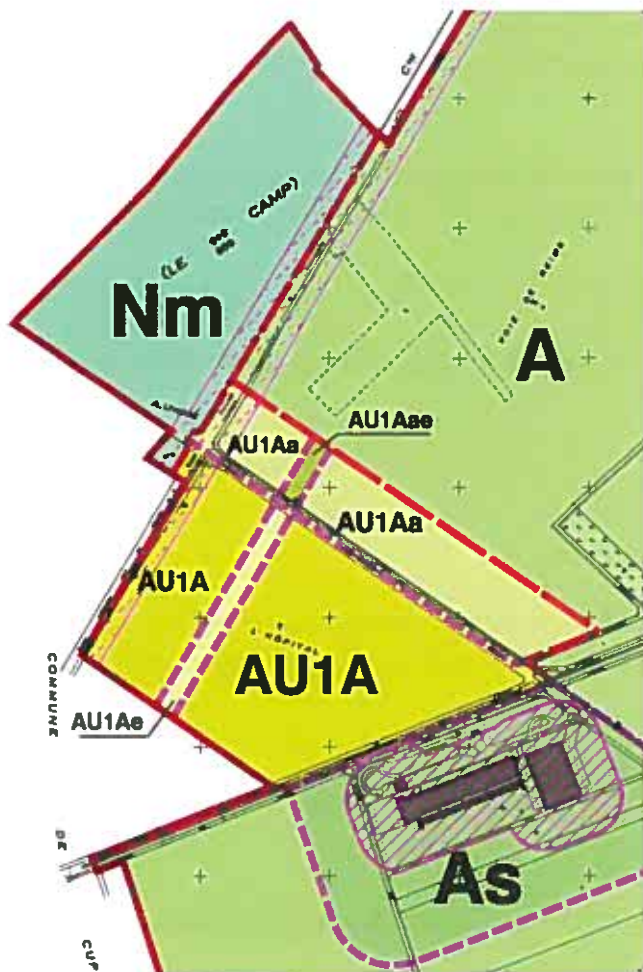
VI Zone UC Rue de la Noblette

Pour permettre la desserte de la zone AU2 en arrière de la rue de la Noblette, l'aménagement des parties des parcelles 31, 32 et 33 situées dans la zone U du plan local d'urbanisme, devra ménager au moins deux emprises.

Ces emprises permettront de créer les amorces de voirie pour la desserte de la zone AU2. Les largeurs de ces emprises correspondront à l'emprise minimale demandée par le règlement pour la création de voies nouvelles dans la zone UC.

L'espacement compris entre les deux emprises devra permettre de créer le U de desserte envisagé pour la zone AU2 voisine.

VI Zone AU1A Lieudit « L'Hôpital »



6.1) Programmation

Pour les secteurs AU1Aa et AU1Aae au nord de la route départementale 366, les constructions seront autorisées au fur et à mesure de la réalisation des équipements, notamment de la desserte par la voirie.

La zone AU1A et le secteur AU1Ae au sud de la route départementale doivent faire l'objet d'une étude d'aménagement globale.

Une fois cette étude faite, la réalisation de l'aménagement pourra se faire par phases successives et les constructions seront autorisées au fur et à mesure de la réalisation des équipements de chaque phase.

La réalisation d'une phase ne doit pas compromettre le développement du reste de la zone tel qu'il est prévu par l'étude d'aménagement d'ensemble. Si une phase amène la création d'une impasse provisoire dans l'attente de la poursuite du développement de l'aménagement, celle-ci devra comporter une aire de retournement des véhicules, notamment des poids lourds.

6.2) Accès et voirie

Depuis la route départementale 977, l'ensemble de la zone AU1A et de ses secteurs sera accessible par le carrefour existant à la liaison de cette route et de la route départementale 366. Aucun nouvel accès commun ne doit être créé sur la RD977.

Aucun accès individuel ne doit être créé sur les routes départementales 977 et 366.

Un seul carrefour sera créé sur la route départementale 366 pour la desserte à la fois de la partie située au nord et de celle située au sud de cette route.

La position de ce carrefour ne doit pas être située entre le carrefour de la route départementale 977 et le surplomb de la ligne électrique haute tension.

Au-delà de la ligne électrique, le carrefour pourra être implanté dans la zone définie par le schéma ci-dessous.

L'aménagement du carrefour doit être élaboré en concertation avec les services du Conseil Général de la Marne afin de prévoir les élargissements nécessaires à la sécurité routière (tourne-à-gauche, voie centrale, giratoire...).

Secteurs AUIAa et AUIAae au nord de la RD366

La première opération d'aménagement du secteur doit être constituée par le déplacement du chemin d'association foncière longeant la RD366. Ce chemin doit être replacé en bordure nord du secteur de façon à garantir la circulation des engins agricoles avant même de réaliser les travaux de création de la voie nouvelle de desserte du secteur.

Afin d'assurer la sécurité des circulations sur la RD366, la desserte des nouveaux terrains à bâtir devra être assurée par une nouvelle voie formant une contre-allée parallèle à la route départementale. Cette contre-allée devra disposer d'aires de retournement des véhicules, notamment des poids-lourds en cas de création d'impasses.

La structure de la chaussée de cette nouvelle voie devra être adaptée à la circulation de poids-lourds.

Dans le prolongement du carrefour commun d'accès à la zone, une emprise devra être créée pour maintenir la possibilité d'une desserte à long terme des terrains périphériques situés au nord de la zone.

Zone AUIA et secteur AUIAe au sud de la RD366

Afin d'assurer la sécurité des circulations sur la RD366, la desserte des nouveaux terrains à bâtir devra être assurée par une voirie interne à la zone. Depuis la RD366, la voirie principale de desserte prendra naissance sur le carrefour commun aux deux parties nord et sud de la zone situées de part et d'autre de la route départementale.

La structure de la chaussée des voies de desserte interne de la zone devra être adaptée à la circulation de poids-lourds.

La circulation des véhicules agricoles doit être maintenue :







- soit par la conservation des chemins d'exploitation existants ;
- soit par le déplacement des chemins d'exploitation si l'aménagement de la zone nécessite de modifier la desserte agricole actuelle.

Après desserte de la zone, la voirie principale doit pouvoir être prolongée vers le sud sur les terrains périphériques à la zone et situés sur la commune de Cuperly.




La position des voies secondaires de desserte est laissée à l'appréciation de l'aménageur en fonction de son projet d'aménagement global de la zone.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT - ZONE AU1A et secteur AU1Aa

ACCES et VOIRIE :

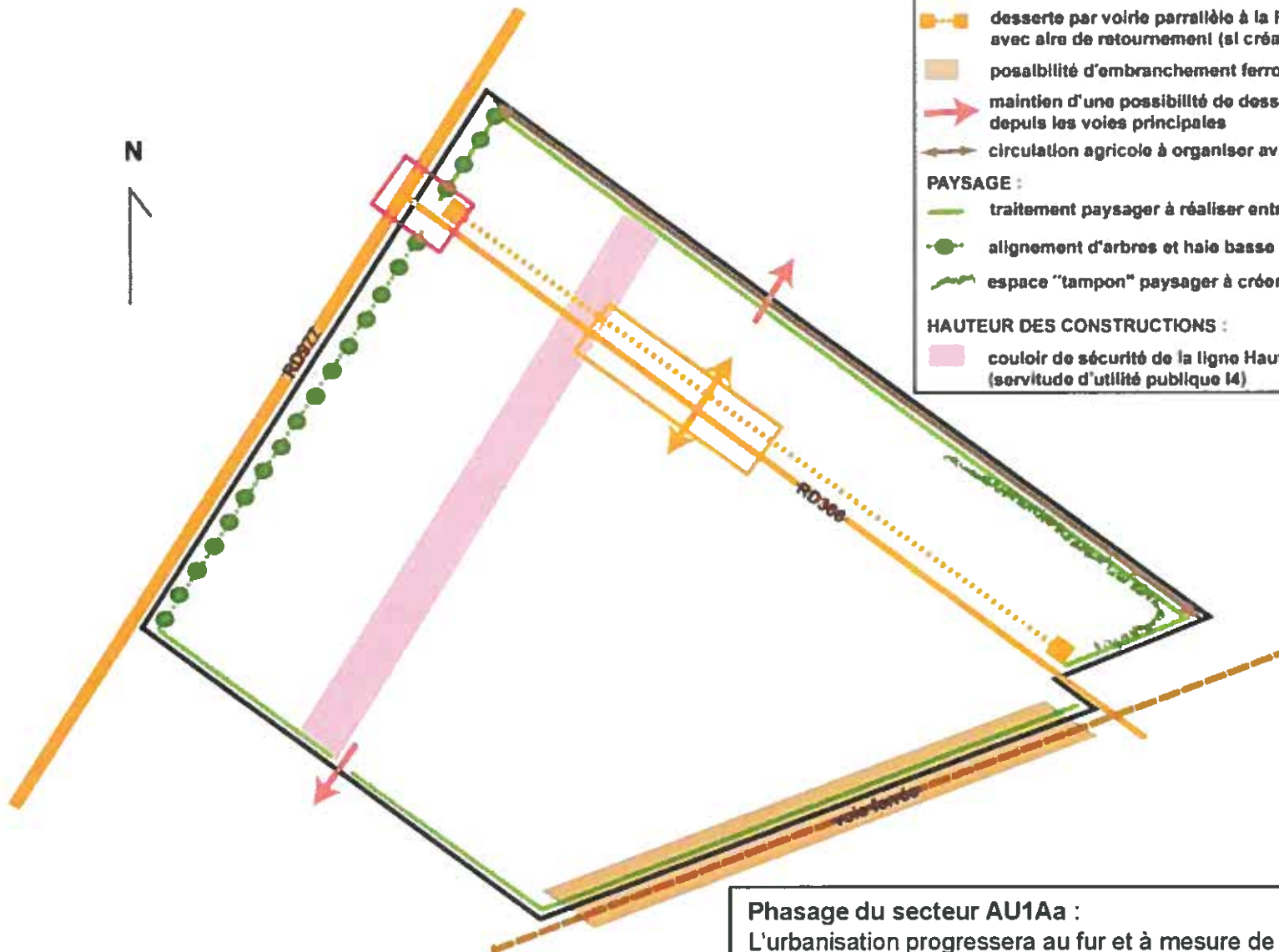
-  accès unique de la zone AU1A et du secteur AU1Aa à la RD977, depuis la RD388
-  zone d'implantation de l'accès commun entre secteur AU1Aa, zone AU1A et RD366 (localisation exacte non précisée)
-  desserte par voirie parallèle à la RD388, avec aire de retournement (si création d'impasse)
-  possibilité d'embranchement ferroviaire
-  maintien d'une possibilité de desserte à long terme des espaces périphériques, depuis les voies principales
-  circulation agricole à organiser avant toute construction sur le secteur AU1Aa

PAYSAGE :

-  traitement paysager à réaliser entre zones AU1A et A du P.L.U.
-  alignement d'arbres et haie basse à créer
-  espace "tampon" paysager à créer à proximité de la nécropole militaire

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS :

-  couloir de sécurité de la ligne Haute Tension à respecter (servitude d'utilité publique 14)



Phasage du secteur AU1Aa :

L'urbanisation progressera au fur et à mesure de la réalisation de la contre-allée, depuis l'accès commun à créer sur la RD366.

6.3) Traitement paysager

Les limites entre la zone d'urbanisation future à vocation d'activité et les zones agricoles devront être traitées par un filtre végétal adapté (arbres et arbustes).

Dans ce but, la haie existante en limite du territoire de Cuperly sera maintenue et étoffée.

Cependant le filtre végétal à créer ne doit pas faire obstacle :

- à la prolongation des voiries principales de desserte vers les terrains situés au nord et au sud de la zone ;
- à la possibilité de raccordement ferroviaire pour une éventuelle desserte de la zone par la voie ferrée ;
- aux circulations agricoles en périphérie de la zone.

Aux abords du cimetière militaire, l'aménagement paysager spécifique (plantation dense d'arbres et arbustes) permettra une intégration paysagère des constructions vues depuis la nécropole et son accès par le chemin d'exploitation (depuis la RD366 dénommé Chemin latéral nord au chemin de fer).

Le long du chemin d'exploitation latéral à la route départementale 977 : création d'un alignement d'arbres de moyenne tige accompagné par une haie basse conduisant à créer un écran « perméable » visuellement.

Le long de la route départementale 366 : plantation d'une haie basse ou de tout autre aménagement équivalent, entre la RD et la contre-allée de desserte des secteurs AUIAa et AUIAe afin de séparer visuellement les deux voies de circulation.

Pour tous ces traitements paysagers, il conviendra de s'inspirer de l'annexe « Que planter ? » pour retenir des essences à planter.

Les plantations végétales, de par leur localisation et leur hauteur, ainsi que le traitement des espaces libres sur les terrains privés, ne devront pas conduire à un défaut de visibilité à l'approche du carrefour des RD977 et 366 ainsi que du carrefour commun de desserte de la zone qui sera implanté sur la RD366.