



Commune du Département
de Seine-et-Marne

MORMANT

Étude entrée de ville

TABLE DE MATIERES

1	PARTIE 1 - PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA MODIFICATION.....	3
1	PRÉSENTATION Générale.....	3
1.1	Contexte réglementaire	3
1.2	Localisation	4
1.3	l'historique de l'entrée de ville.....	5
1.3.1	Le quart Sud-Est	5
1.3.2	Le quart nord-Est	5
1.3.3	Le quart nord-Ouest et sud-ouest.....	5
1.3.4	Le grand quart nord-Ouest	6
1.3.5	Le site d'étude.....	6
1.4	Un projet de déviation.....	7
2	LE SITE ET PAYSAGE.....	8
2.1	Géo-morphologie.....	8
2.2	l'occupation des terrains	9
2.3	Le paysage et le front urbain.....	10
2.4	la biodiversité.....	11
2	LES COMPOSANTES URBAINES.....	11
2.1	l'urbanisme.....	11
2.1.1	Le fonctionnement urbain.....	11
2.1.2	raccordement à la ville et les greffes.....	12
2.1.3	la proximité des équipements.....	13
2.2	l'architecture.....	13
2.2.1	Les bâtiments d'activités.....	13
2.2.2	Le quartier des Guigneveaux.....	13
3	LA SÉCURITÉ ET LES NUISANCES.....	14
3.1	la desserte routière.....	14
3.2	Le cheminement piéton et circulations douces.....	14
3.3	Les nuisances sonores.....	14
3.4	Les risques pour la santé.....	15
4	SYNTHÈSE : LES ENJEUX URBAINS.....	15
2.3	La synthèse des données- des enjeux.....	15
2.4	Quelle forme à l'Entrée de ville	16
2	LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT.....	17
1	La desserte.....	17
1.1	La desserte routière.....	17
1.2	Les voies douces.....	17
2	le paysage.....	18
2.1	Les franges paysagères.....	18
2.1.1	Une bande boisée de transition inter-quartier.....	18
2.1.2	Une frange végétale de transition agricole.....	18
2.2	Les alignements d'arbres.....	19
2.2.1	Les alignements le long de la RD.....	19
2.2.2	Des plantations le long de la station d'épuration.....	19
3	Les nuisances et pollutions.....	20
3.1	La lutte contre le bruit.....	20
3.2	La gestion de l'eau.....	20
4	l'urbanisme et l'architecture.....	21
4.1	Vocation de la zone.....	21
4.2	l'épannelage de la zone.....	22
5	synthèse.....	23

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Extraits de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme

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 autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de 75 mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le long des voies classées à grande circulation définies par Décret et de celles éventuellement désignées dans le cadre d'un Schéma de Cohérence Territoriale, l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme impose :

- soit un recul de toutes constructions ou installations, de 75 m portés à 100 m le long notamment des autoroutes,
- soit une étude fondant des dispositions réglementaires opposables et transcrites aux documents d'urbanisme. Elle doit porter sur 5 critères :
 - l'urbanisme,
 - l'architecture,
 - le paysager,
 - les nuisances,
 - la sécurité

Cette disposition législative est aussi connue sous le nom « d'amendement Dupont » ou « entrée de ville » et a eu pour objet lors de son instauration :

- de stopper la dégradation paysagère des entrées de ville, générée par une propagation désordonnée essentiellement des commerces et activités économiques, le long des voies les plus fréquentées, véritable vitrine de la commune,
- de globaliser la réflexion du fonctionnement urbain et de l'aménagement durable, à une échelle intercommunale, les secteurs de développement intéressant le plus souvent plusieurs communes, tant en terme d'emprise (les voies traversent plusieurs communes) qu'en terme d'attrait (la chalandise se répartit sur de nombreuses communes, parfois sur plusieurs dizaines de kilomètres).

Puis progressivement les thématiques de sécurité et de nuisance appliquées aux logements sont venues conforter le dispositif.

On remarquera que le texte ne prévoit pas la prise en compte de données environnementales et notamment pas celles liées à la gestion de l'eau, ni aux corridors écologiques. Il semble toutefois dommageable de ne pas les considérer dans la réflexion.

Une circulaire a, en 1993, détaillé les modalités d'application de cet article L111-1-4. Toutefois, par décret du 8 décembre 2008 les circulaires et instructions qui ne figurent plus sur le site de Légifrance ne sont plus applicables et ne peuvent être invoquées. Il n'existe donc plus de circulaire concernant l'application de cette disposition dite « d'entrée de ville ».

La RD 619 est une voie à grande circulation au droit de laquelle s'appliquent les dispositions de cet article L 111-1-4 du code de l'urbanisme.

1.2 LOCALISATION



L'entrée de ville

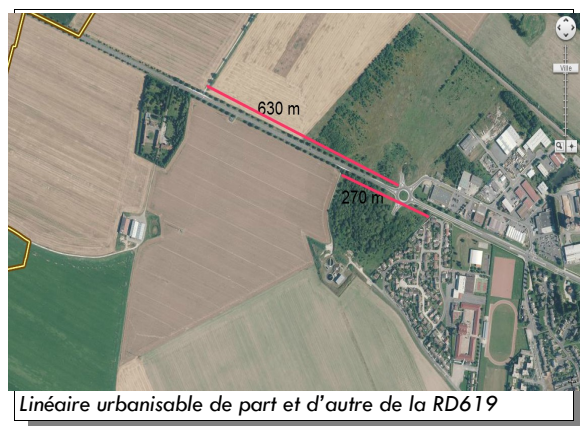
Le site est localisé sur la partie ouest de la ville de Mormant, en appui de la RD 619, ancienne RN19, jusqu'au giratoire. Bien que concernant essentiellement la partie sud de la RD, la réflexion ne peut s'exonérer de la rive nord.

À l'Est du giratoire, la RD 619 s'enserme dans un espace déjà urbanisé.

Le site est entièrement sur la commune de Mormant, les limites communales avec Pecqueux étant à plus de 1,2 km du giratoire.

L'urbanisation projetée initialement est à caractère économique, de part et d'autres de la RD. Toutefois la commune a opéré une modification de son P.O.S. pour ouvrir à l'habitat la partie sud de la RD.

Un giratoire est communément considéré comme matérialisant une entrée de ville. Le principal enjeu est donc de définir la perception d'une véritable limite de ville avant cette entrée de ville symbolique forte que constitue le giratoire.



Linéaire urbanisable de part et d'autre de la RD619

En effet, les deux zones d'urbanisation actuellement inscrites au P.O.S. débutent bien avant ce nœud routier, et la ville va effectuer une avancée sur son flanc ouest sur plus de 630 m en rive nord et 270 m en rive sud

L'objet de l'étude porte sur les terrains que le P.O.S. a rendu urbanisable mais dont il convient d'approfondir les conditions de cette urbanisation du fait de :

- l'émergence d'une demande d'implantation, suffisamment probante,
- la volonté des élus de rendre urbanisable cette zone en contrôlant l'amenée des équipements indispensables à sa desserte,
- la réalisation de la présente étude permettant de définir des règles qui assureront la qualité de l'urbanisation.

Dans l'esprit du sénateur, Monsieur Dupont, à l'origine de cette obligation d'études, il convient de ne pas limiter la réflexion au terrain lui même, ni même aux espaces au droit du terrain, mais de la porter sur l'ensemble de l'entrée de ville.

Une telle démarche impose donc un approfondissement de la notion d'entrée de ville, notamment sur ce site qui a fait l'objet de précédentes démarches et études parcellisées.

Si certes, les dispositions qui découleront d'une considération globale ne seront, dans un premier temps, applicables qu'aux constructions ou installations s'édifiant sur les terrains à urbaniser, elles devront guider les modalités d'aménagement routiers à plus longue échéance, de la voie de

contournement.

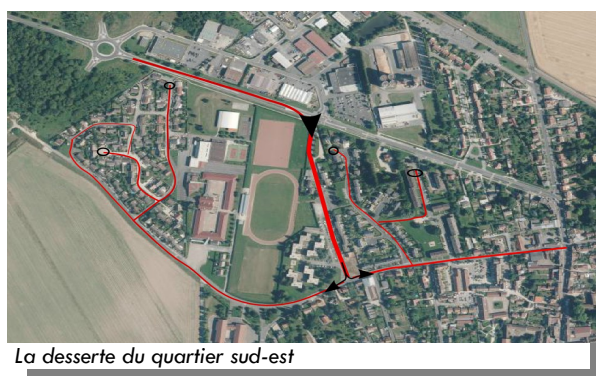
La démarche globale impose aussi de concevoir les aménagements sur le terrain spécifique de l'étude, en prenant en compte, les espaces qui sont déjà desservis, quitte à éventuellement ne pas s'interdire de concevoir des aménagements pouvant aussi intéresser les parties déjà urbanisées.

Cette voie supporte un important trafic. Le département demande donc à ce que soit fortement limitées, les possibilités d'accès sur cette voie pour des raisons de sécurité.

1.3 L'HISTORIQUE DE L'ENTRÉE DE VILLE

Cette historique se décline en 4 phases s'articulant autour du giratoire et la RD 619.

1.3.1 LE QUART SUD-EST



La desserte du quartier sud-est

Il s'est édifié bien avant que la loi Dupont (issue de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement) n'ait été instaurée. Toutefois la circulation engendrée par ce qui était alors une Route Nationale (RN19) a conduit à limiter les accès directs sur la voie et une urbanisation en forme de ramification s'est étalée en se greffant sur l'unique voie d'accès qu'est la rue Marchais Cannet.

1.3.2 LE QUART NORD-EST

Il s'est édifié immédiatement après 1995 sur les bases d'une toute première étude d'entrée de ville conduite dans le cadre de l'opération d'aménagement de la zone d'activités.

Les principes qui ont guidé cet aménagement ont été :

- la création d'un carrefour devant signifier l'entrée de la ville et de l'opération, au niveau de l'entrée de l'opération et donc au niveau de la rue Marchais Cannet,
- un traitement végétal en amont suffisamment dense pour dissimuler les bâtiments,
- une limitation de la hauteur des édifices pour qu'ils restent peu visibles derrière la végétation
- des voiries en attente anticipant l'extension urbaine vers l'Ouest.

Le carrefour qui a été réalisé est plus un aménagement routier qu'un traitement urbain.

Le maillage de voie a fonctionné, rue Lavoisier et rue des Frères Lumières. Le principe de frange végétale a bien tenu, surtout à proximité du giratoire. Mais, il se délite plus on se rapproche du centre ville et avec le temps.

1.3.3 LE QUART NORD-OUEST ET SUD-OUEST

Lors de l'élaboration du P.L.U. de 1999, une nouvelle étude d'entrée de

ville a été conduite pour l'ouverture à l'urbanisation des zones NA du P.O.S.

Elle s'est positionnée en prolongement de celle qui a été menée sur le quart nord-est.

Les principes suivants y étaient affichés :

- la vocation, au nord comme au sud, était destinée à l'activité économique.
- La circulation de distribution des aménagements urbains nord et sud de la RN19, devait s'articuler entre le carrefour des rues Marchais Cannet et rue Lavoisier, qu'il était alors prévu de transformer en giratoire et des sorties plus en amont.
- Les maillages de voies au nord comme au sud devaient permettre de poursuivre l'urbanisation par liaisons inter-quartiers
- Toutes les nouvelles voies devaient intégrer une circulation piétonne et cycle.
- Des liaisons piétonnes devaient être créées entre Guigneveaux et les aménagements futurs à l'ouest, au travers d'une frange arborée à créer en transition avec l'urbanisation nouvelle.
- L'allée de platanes était en espace boisé classé et devait se prolonger par un alignement d'arbres d'entrée de ville
- Enfin, derrière cet alignement, une haie végétale devait poursuivre le principe de dissimulation des bâtiments tel que sur le quartier nord-est.

1.3.4 LE GRAND QUART NORD-OUEST

Dans le cadre d'une révision dite alors, « simplifiée », la vocation économique de cette entrée de ville a été largement étendue vers l'ouest. Dès lors une nouvelle étude d'entrée de ville a été conduite par les porteurs du projet.

Cette étude partielle, a été conduite pour démontrer en quoi le projet d'aménagement d'une vaste zone logistique, répondait aux 5 critères à satisfaire pour exonérer du recul de 75 m, une urbanisation le long de cette voie classée à grande circulation.

Or depuis le projet a été modifié.

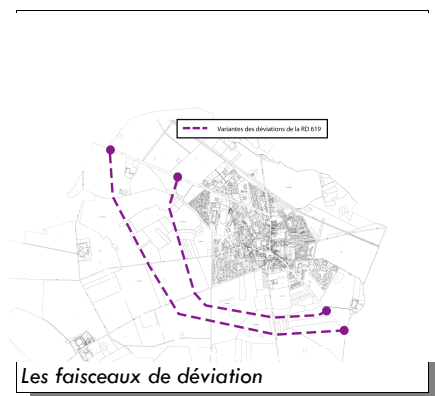
1.3.5 LE SITE D'ÉTUDE

Le site d'étude couvre le sud-est de l'entrée de ville de Mormant.

Il a une superficie d'environ 48 000 m² et s'étend sur 270 m le long de la RD 619 et le long de l'urbanisation existante.

Initialement prévu pour le développement économique, il fait désormais l'objet d'un projet de création de logements.





1.4 UN PROJET DE DÉVIATION

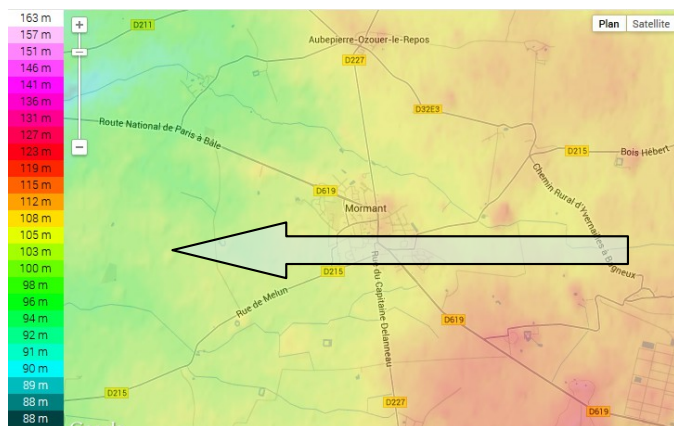
Le site ne peut cependant pas s'étudier sans prendre en compte un projet de déviation.

Celle-ci se grefferait en amont, à l'ouest du site, à partir probablement d'un nouveau giratoire.

De ce fait, le tronçon de RD 619 qui borde le site perdrait alors son caractère de voie à grande circulation. Toutefois il conserverait une part des nuisances du fait de la circulation qui subsistera vers le pôle logistique.

2 LE SITE ET PAYSAGE

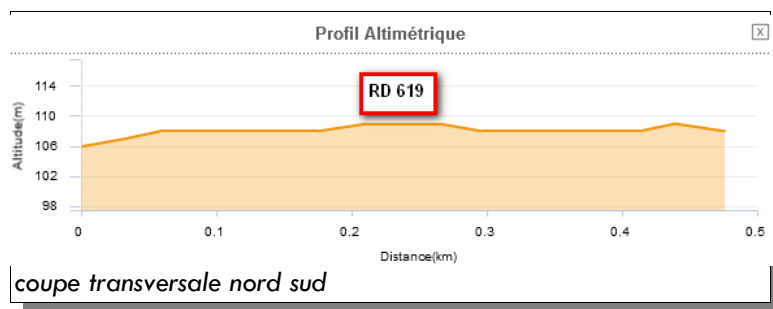
2.1. GÉO-MORPHOLOGIE



À l'échelle du macro paysage, le terrain appartient à l'entité paysagère du plateau de brie particulièrement plat.

Ce plateau est légèrement basculé vers l'ouest. Une dizaine de mètres (de 100 à 110 NGF) s'étendant le long de la RD 619. Sur 3,5 km, la pente de 0,2% est donc quasiment insensible.

Le site se situe sur une cote oscillant entre 106 et 107 m NGF, de manière équivalente sur chaque rive de la voie. La RD 619 est implantée sur le sommet d'une très légère butte et de plus en léger surplomb d'un petite mètre.



Par ailleurs la partie au nord de la voie est en contre bas par rapport à celle objet de la présente étude et qui est située au sud de la RD.



Ce relief induit une perception depuis l'Ouest de la RD 619 particulièrement sensible à tout élément vertical. Par contre les horizontales basses se confondent à la ligne d'horizon .



Le site est relativement chahuté et a fait l'objet de dépôts qui, par endroit, ont conduit à une surélévation particulièrement sensible au bout de la rue des Guigneveaux et le long du chemin en frange ouest.



Fossé RD619 au droit du site

Par ailleurs le terrain d'étude est bordé de fossés au droit de la RD. Ceux-ci peuvent atteindre un mètre de profondeur et sont peu perceptibles du fait de la végétation qui les envahissent.

Du point de vue géologique le terrain est sur une assise sablonneuse dite de grès de Fontainebleau.

Cette couche sablonneuse qui n'excède pas une dizaine de mètres, est sur un support de calcaire de brie à forte tendance argileuse.

Le site est cependant en zone blanche (donc sans risque) du point de vue des risques liés au retrait gonflement des argiles.

2.2. L'OCCUPATION DES TERRAINS

Les terrains qui articulent l'entrée de ville, s'organisent autour du giratoire de manière décalée.

Ils se répartissent en quatre entités distinctes :

- **dans le quart Nord-ouest** : il s'agit d'une friche arbustive naissante sur la moitié Est et d'une jachère sur la partie Ouest. Un permis de construire a été délivré pour des bâtiments logistiques qui doivent se raccorder sur le giratoire.
- **dans le quart Nord-Est** : Un ancien lotissement de zone d'activités artisanales et de petites industries est quasiment plein. Les commerces tendent à progressivement prendre une part de plus en plus importante. Cette zone est directement branchée sur le giratoire. Un terrain est encore disponible à un emplacement clé puisque en limite et à 50 m du giratoire...
- **dans quart Sud-Est** : les terrains sont essentiellement du logement et des équipements intercommunaux importants (collège, stade et gymnase).
- **dans quart Sud-Ouest** : les terrains sont de la friche arbustive d'une dizaine d'années intégrant des parties de friches herbeuses.

Une bande initialement en herbe et devenant progressivement arbustive, sépare le quartier pavillonnaire et le site d'étude.

Aucune servitude d'utilité publique, aucun réseau, ni aucune ligne aérienne n'est répertorié sur ce terrain.



Terrain entre le site et le quartier des Guigneveaux

2.3. LE PAYSAGE ET LE FRONT URBAIN



Le front urbain depuis la RD 619 à 1 km

Le front urbain est actuellement peu perceptible.

Il se présente comme une fine ligne boisée qui s'achève par une construction, la station d'épuration .

Actuellement, l'urbanité de la commune est totalement dissimulée et cède la place à une ruralité très fortement marquée.



Le front urbain depuis la RD 619 à 100 m

Ce n'est que lorsqu'on approche du giratoire qu'elle commence à se dévoiler.



RD619 à l'Ouest du giratoire

Mais l'élément de paysage le plus marquant est, sans conteste, l'alignement d'arbre qui borde la voie depuis 3 kilomètres en amont du site et de part et d'autre de la RD619.

Cet alignement est prégnant jusqu'au niveau du site où là, par contre, il se perd dans la végétation arbustive ;

La lecture de ce bel alignement d'arbres est donc complètement déséquilibrée au niveau du site.



RD619 à l'Est du giratoire

Passé le giratoire, l'entrée de ville est fortement marquée par la végétation, la minéralité étant presque totalement absente.

Si cette caractéristique peut être perçue comme une qualité paysagère, elle ne facilite pas la sensation d'être en ville, renforcée par l'absence de sortie sur la voie (pas de garage, par de portail...)



La publicité en frange du site

Même si la loi ALUR a supprimé de l'obligation de prise en compte dans le cadre de l'étude d'entrée de ville, la réglementation de la publicité et les enseignes, il n'en demeurent pas moins que celles-ci participent à la dégradation du paysage.

2.4. LA BIODIVERSITÉ

Le site est cerné par des espaces potentiellement pauvres en biodiversité que sont les espaces agricoles et la RD.

Les espaces les plus intéressants à proximité sont les friches herbeuses au nord de la RD, les rives non fauchées de la RD et les petits espaces de frange du site.

Le site n'est pas répertorié parmi ceux présentant un potentiel de zone humide.

Un panneau sur le site indique d'un inventaire est en cours.



Le site aux abords du giratoire

2 LES COMPOSANTES URBAINES

2.1 L'URBANISME

2.1.1 LE FONCTIONNEMENT URBAIN

Depuis l'année 2000, la loi SRU impose la mixité urbaine. Les activités économiques non nuisantes et l'habitat doivent donc en principe se mêler ou du moins se côtoyer.

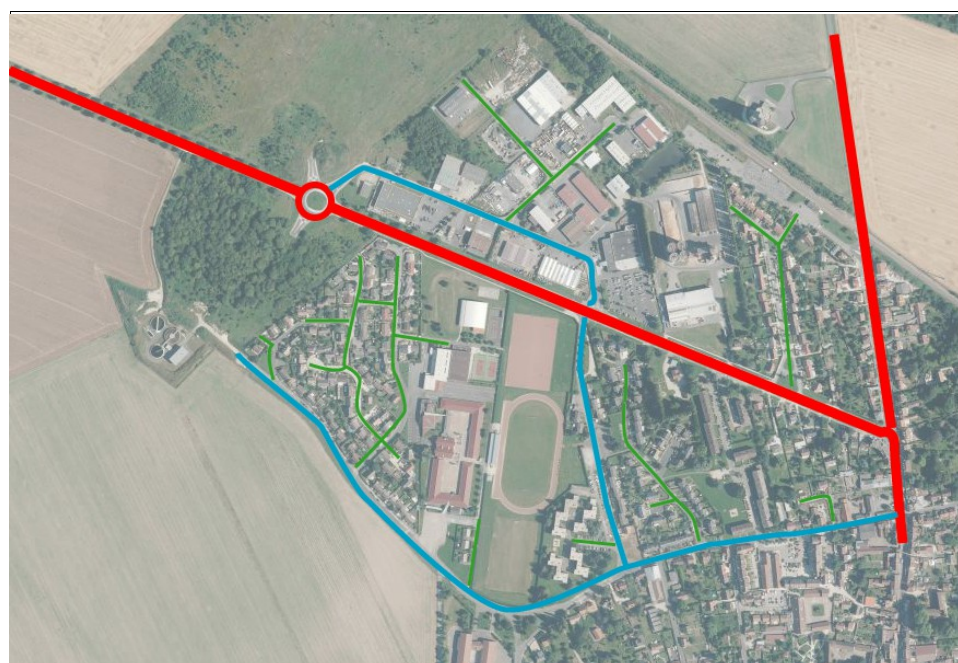
Force est de constater que cela n'est pas le cas, ni sur le site d'étude, ni d'une façon générale sur la France. Les habitants redoutent les nuisances générées par les importantes circulations de poids lourds qu'engendrent les activités économiques et les professionnels craignent de ne pouvoir se développer face aux oppositions des habitants tout proches.

La partition entre le logement et l'activité est donc encore d'actualité, d'autant que certains bâtiments d'entreprises atteignent des volumétries imposantes sans rapport avec celles des logements.

En tout état de cause, sur le site d'étude, la vocation de la rive nord de la RD 619 est exclusivement à usage économique ; essentiellement artisanale et commerciale pour l'existant et prochainement industrielle et logistique.

Si la vocation économique est exclusive en ce qui concerne l'urbanisation aux abords nord, il n'en va pas de même sur la rive sud qui côtoient d'une part un quartier de logements et se situe non loin d'équipements majeurs.

2.1.2 RACCORDEMENT À LA VILLE ET LES GREFFES



rouge: desserte départementale- bleue desserte secondaire- vert desserte tertiaire

Du point de vu de l'urbanisme, le maillage et les relations des quartiers les uns avec les autres, sont un enjeu majeur.

Pour des raisons de sécurité, le département préconise de limiter les greffes de voie sur la RD et de hiérarchiser les voiries de manière à ce que les voies de desserte de logements se piquent sur des voies de rabattement qui seront les seuls à se desservir sur la RD619 par un carrefour sécurisé.

Actuellement les voiries respectent ce principe de hiérarchisation



Mais de ce fait, l'urbanisation en continuité à l'est du site, n'a pas de relation aux autres quartiers.

Seuls, 3 points de jonction ont été ménagés vers l'ouest en direction du site.



rue des pyrénées



Rue du Jura

2.1.3 LA PROXIMITÉ DES ÉQUIPEMENTS



Le site, bien qu'en entrée de ville, est à proximité d'un bon nombre d'équipements et de services :

- 400 m de l'entrée du collège,
- 650 m de l'entrée du stade et du gymnase,
- 950 m de la gare,
- 500 m du pôle commercial,
- entre 1200 et 1500 m de la rue commerçante qui regroupent les services.

2.2 L'ARCHITECTURE

2.2.1 LES BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS

L'architecture est particulièrement disparate. Elle présente toutefois une dominante parallélépipédique (toiture terrasse) et monolithique sur la partie de la zone d'activité.

La hauteur des bâtiments est assez basse, entre 6 et 10 m, et ne contrarie donc pas l'horizontalité du paysage briard.

L'architecture et notamment ses couleurs est le plus souvent attachée à l'expression de l'image de marque de l'occupant et non pas, par une volonté d'expression architecturale.

Elle se réduit pour une grande part, aux enseignes, explicitement et/ou par message coloré du bâtiment.

2.2.2 LE QUARTIER DES GUIGNEVEAUX

Il est composé d'un ensemble de constructions originellement monolithiques, mais que le temps et l'évolution des modes de vie tendent à progressivement faire évoluer vers une relative disparité.

Il n'en reste pas moins que ce sont essentiellement des constructions basses, dont très peu excèdent 6 ou 7 m au faîtage (Rez de chaussée et combles pas toujours aménageables).

Les terrains sont plutôt de taille modeste (400 à 550 m² environ).

3 LA SÉCURITÉ ET LES NUISANCES

3.1. LA DESSERTE ROUTIÈRE



rue des Guigneveaux

Le site est desservi à ses deux extrémités sur la giratoire au nord et sur la rue des Guigneveaux au sud.

Il est donc particulièrement greffé au reste de la ville.

La RD 619 qui borde le site, est non seulement à grande circulation, mais elle est de plus empruntée par des poids lourds de transport de matières dangereuses en provenance de la raffinerie de Grandpuits.

De plus à relativement brève échéance le giratoire qui supporte la totalité du trafic de transit, va prochainement desservir les bases logistiques.

Cet ouvrage a été largement dimensionné et ne devrait pas connaître de saturation.

Par contre, à plus long terme, ce tronçon de voie devrait connaître une notable baisse de trafic avec la création de la déviation.

3.2. LE CHEMINEMENT PIÉTON ET CIRCULATIONS DOUCES



RD 619 après giratoire

L'ensemble du secteur est totalement dépourvu de trottoirs, chemins piétons ou cycles.

Il n'est pas non plus desservi par les transports collectifs.

Actuellement, il n'est pas fréquenté, mais à terme, il devrait recevoir de nombreux nouveaux habitants.

Aussi, sauf à favoriser le « tout automobile », la marche à pied et le vélo sont des modes de déplacement qu'il faut assurer.

La circulation piétonne doit permettre d'accéder au cœur de ville, au collège et équipements sportifs par la rue des Guigneveaux. Or cette voie n'est pourvue de trottoir sur aucune de ses deux rives.

Une circulation piétonne doit aussi être anticipée vers la gare et donc le long de la RD 619. Si les accotements sont suffisamment larges, les aménagements peuvent s'avérer coûteux.

3.3. LES NUISANCES SONORES

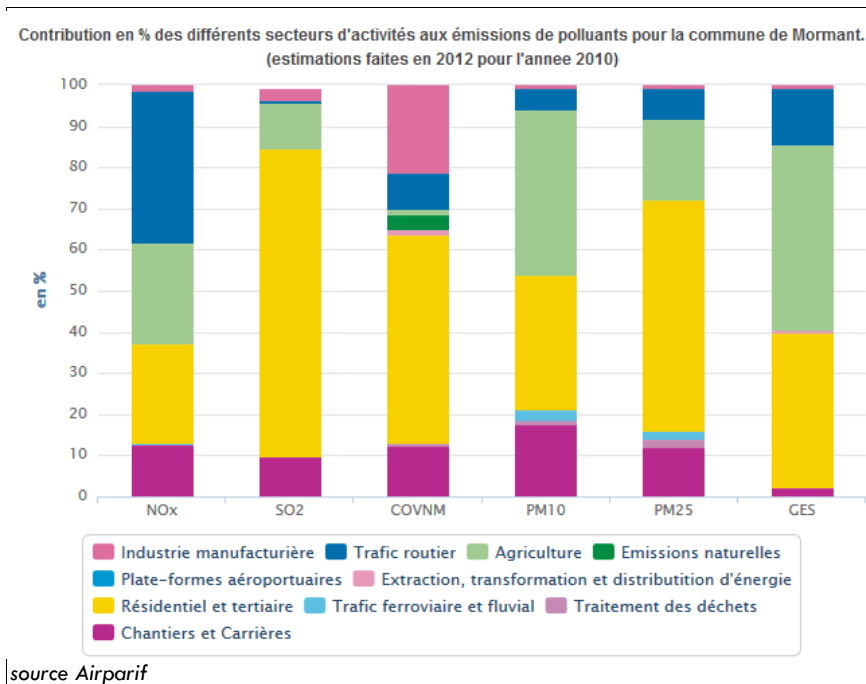
Les nuisances sont essentiellement générées par le flux de véhicules, d'autant plus important qu'un grand nombre de poids lourds emprunte

cette voie.

Ce sont près de 7000 véhicules/ jours dont 1100 camions qui passent au droit du site.

Il n'y a pas d'entreprises existantes ou en projet, qui généreraient des nuisances liés aux processus de fabrication.

3.4. LES RISQUES POUR LA SANTÉ



Contrairement à ce qui est fréquemment admis, les principales pollutions à Mormant ne proviennent pas de la circulation automobile.

La situation en plateau de la commune, favorise la dispersion des particules et le site est donc disposé à une réduction de la concentration de la pollution.

Ce sont les consommations énergétiques liées aux « résidentiels » (chauffage, climatisation, éclairage, appareils électriques...) des habitations et des activités économiques, qui constituent les principales sources de pollutions et celles liées à l'agriculture.

4 SYNTHÈSE : LES ENJEUX URBAINS

2.3 LA SYNTHÈSE DES DONNÉES- DES ENJEUX

On retiendra du diagnostic, essentiellement, que :

- les déplacements sont actuellement routiers, il n'y a aucune circulation piétonne ou cycle, mais celles-ci doivent être prises en compte à terme vers le collège, les équipements sportifs, la gare et les commerces.
- la desserte routière ou piétonne de l'opération peut se faire sur :
 - deux débouchés majeurs ; le giratoire et la rue Guigneveaux
 - trois débouchés secondaires dans le quartier pavillonnaire

- l'alignement d'arbres de la RD au droit de l'opération, gagnerait à être dégagé visuellement.
- des enjeux écologiques restent à l'échelle de l'opération, la RD formant une barrière à la constitution d'un corridor écologique vers le nord.
- la protection contre le bruit doit être prise traitée en mesurant l'impact paysager et la lecture de l'urbanité future du site.
- la prise en compte de la pollution passe essentiellement par une démarche sur la consommation énergétique des constructions et des espaces collectifs.

2.4 QUELLE FORME À L'ENTRÉE DE VILLE

Il convient de porter sa réflexion sur le type d'entrée de ville à privilégier pour afficher un langage clair compris tant par les automobilistes en transit que par les usagers et notamment les piétons.

L'entrée de ville peut s'exprimer sous trois formes:

- **Un point le plus souvent symbolique.** Désormais le giratoire assure ce rôle.
- **Un franchissement.** Il s'agit de passer manifestement d'un espace à un autre. Elle n'a de sens que lorsque le traitement est continu et généralisé le long de la voie, de façon à fortement marquer le changement sur un linéaire significatif. C'est cette option qui a été retenue pour l'urbanisation de l'activité logistique. Pour être probante il est préférable que le traitement s'exprime de manière équilibrée des deux cotés de la voie. Il doit s'accompagner d'un traitement de front de ville.
- **Une pénétrante** qui fait passer de la campagne à la ville. Cette forme d'entrée de ville est souvent privilégiée car la plus simple à mettre en œuvre. Mais elle présente l'inconvénient de ne pas induire un réflexe de ralentissement pour les automobilistes qui ne prennent conscience de la situation urbaine, qu'une fois à l'intérieure de l'agglomération.

Actuellement la forme d'entrée de ville est le point symbolique. Il convient donc de traiter son paysagement en corroboration avec cette symbolique et en symbiose avec le paysage d'entrée de ville en amont

Au fur et à mesure que la ville se développe, il convient de traiter le paysage urbain en amont de ce point.

1 LA DESSERTE

1.1. LA DESSERTE ROUTIÈRE

Le projet se distribue sur une voirie principale qui doit relier le giratoire à la rue de Guigneveaux. Cette voie doit être suffisamment dimensionnée pour assurer une circulation de transit d'irrigation du quartier. Toutefois elle pourra être pourvu de dispositif (rétrécissement, sens unique...) pour éviter qu'elle ne devienne une voie de délestage de la RD.

Elle doit aussi pouvoir être ultérieurement desservie par les transports collectifs et les rayons de giration devront donc être compatibles avec le passage de ces véhicules.

Cette rue prolongera le réseau secondaire et donc finira le maillage de voies permettant de drainer la circulation entre le giratoire d'entrée de ville et le carrefour de la rue Marchais Cannet

La desserte des terrains constructibles se fera soit directement sur cette voie, soit sur des voies tertiaires qui se raccorderont à cette voie principale. Mais aucun accès direct de terrain constructible ne doit être aménagé sur la RD.

Afin de préserver l'avenir, un maillage de voie doit être réservé vers l'Ouest. Il ne s'agit pas de réaliser immédiatement une chaussée, mais d'en maintenir l'emprise. Elle pourra notamment traverser des espaces paysagers et recevoir de la circulation piétonne ou cycle.

Le chemin à l'ouest de l'opération doit être conservé en ce qu'il permet une circulation des engins agricoles.

1.2. LES VOIES DOUCES

Cette voie principale doit comprendre en appui, une voie douce intégrant une circulation piétonne permettant la fréquentation des personnes à mobilité réduite et une piste cyclable. Ces deux fonctions peuvent être en partie sur des espaces communs si tant est que cela n'induisent pas des risques pour les usagers.

Cette voie douce devra se mailler avec deux liaisons douces à réaliser sur l'opération, pour rejoindre la rue des Pyrénées et la rue du Jura, et avec une voie douce à réaliser éventuellement le long de la RD.

2 LE PAYSAGE

2.1. LES FRANGES PAYSAGÈRES

Des bandes paysagères assurent les transitions avec le quartier de Guigneveaux d'une part et avec l'espace agricole d'autre part. Ces deux bandes plus ou moins arborées limitent l'opération future sur ces orientation Nord-sud.

2.1.1 UNE BANDE BOISÉE DE TRANSITION INTER-QUARTIER

En limite avec le quartier des Guigneveau, il s'agit de conserver et d'entretenir un ensemble d'arbustes et de petits arbres en veillant à ce que soit maintenu le couvert boisé. Ce boisement devra faire l'objet d'un entretien régulier pour que des piétons puissent y circuler, soit pour le traverser, soit pour l'emprunter à des fins fonctionnelles ou de loisir : Il s'agit d'une bande végétale urbaine organisée pour la fréquentation essentiellement piétonne.

Cet aménagement doit largement s'appuyer sur la végétation existante. Mais celle-ci devra être enrichie de végétaux d'essence local et produisant des baies pour favoriser l'accueil d'une avifaune urbaine.

2.1.2 UNE FRANGE VÉGÉTALE DE TRANSITION AGRICOLE.

À l'autre extrémité, une bande végétale devra assurer la transition entre l'opération et la limite avec la plaine agricole. Même si cet espace ne saurait être interdit à la fréquentation publique, il n'a pas à être aménagé à cette fin. Il doit y être recherché un site favorable aux développements d'une biodiversité.

Cet espace restera isolé : Une continuité avec les aménagements écologiques qui devraient être réalisés au nord de la RD sont improbables du fait de l'importante fréquentation automobile formant une barrière.

Il conviendra donc de favoriser une biodiversité essentiellement floristique et entomologique, en étagant quelques arbres et arbustes au sein d'espaces prairiaux.

Il serait souhaitable que cet espace ne soit pas accessible aisément par les véhicules. Son entretien (très occasionnel) pourrait se faire par le chemin agricole. Celui-ci doit perdurer pour éviter une trop grande proximité entre les parties en culture qui supportent les traitements indispensables à une bonne productivité et l'espace enherbé qui a vocation à être investi par des insectes et des végétaux parfois peu souhaitables dans les espaces de culture.

2.2. LES ALIGNEMENTS D'ARBRES

Si la transition avec les vastes espaces agricoles doit s'exprimer par des aménagements à caractère naturel, le traitement le long des infrastructures

- RD essentiellement, face à la zone logistiques
- voie interne le long de la station d'épuration doit avoir une écriture plus urbaine.

2.2.1 LES ALIGNEMENTS LE LONG DE LA RD

Le diagnostic a mis en évidence l'existence d'un alignement d'arbres le long de la Route départementale, en amont du giratoire. Au niveau de l'opération, il convient de le faire sortir de la végétation arbustive qui en noie la partie basse et qui d'une manière plus générale en perturbe la lecture.

La végétation arbustive et envahissante doit donc être totalement supprimé de l'accotement de manière à ce que les arbres d'alignement retrouvent une posture isolée sur une bande enherbée.

Cet alignement serait judicieusement mis en exergue avec un traitement uniforme et continu, minéral à dominante claire, lui servant de fond. Un traitement sur le giratoire pourrait judicieusement ponctuer la fin de l'alignement par une composition d'un ou de quelques beaux arbres refermant l'alignement.

Au pied de ce mur, pour éviter que ne s'accumulent les herbes folles et les débris, une petite haie de type charmille coupée basse, dissimulerait le bas du mur, assurant sa transition avec la surface en herbe, sans nuire à la mise en valeur de l'alignement d'arbres.

Seule cette haie se prolongerait sur la limite de l'opération à l'Est du giratoire, désignant ainsi par une unité de traitement de part et d'autre, l'entrée dans ce nouveau quartier.

2.2.2 DES PLANTATIONS LE LONG DE LA STATION D'ÉPURATION

Dans l'axe de la branche d'accès au giratoire, la station d'épuration borde l'opération au sud. Les installations sont discrètes composées de quelques constructions maçonnées sur des abords composés de gazon et d'allées, le tout étant clos par un grillage.

Des plantations fermeront la perspective .

3 LES NUISANCES ET POLLUTIONS

3.1. LA LUTTE CONTRE LE BRUIT

La protection phonique des logements situés à moins de 100 m de la RD est obligatoire et doit donc satisfaire les prescriptions définies au code de la construction et de l'habitation issue du décret du 23 juillet 2013.

Au delà de la construction, les espaces extérieurs (les espaces collectifs ou publics et surtout les jardins) doivent aussi être préservés.

La réalisation d'un mur minéral sera favorisée car :

- présentant une bonne résistance à la vibration
- économisant de l'espace (par rapport à un merlon)
- marque l'entrée de l'agglomération par une minéralité met en exergue la présence de l'alignement d'arbres.

3.2. LA GESTION DE L'EAU

La gestion de l'eau porte sur

- les économies d'utilisation d'eau potable
- la recharge des nappes phréatiques
- la régulation des eaux de ruissellement
- l'épuration des eaux usées
- l'épuration des eaux de ruissellement.

Ces préoccupations portent sur

- la gestion du risque naturel (veiller à ne pas favoriser les inondations en aval),
- le maintien de la qualité des eaux (de surface et souterraines),
- l'économie de cette ressource, certes renouvelable, mais dont le renouvellement est moins rapide que les sollicitations.

1- L'opération doit donc veiller à infiltrer sur le terrains, autant que faire ce peut du fait de la nature argileuse du sous-sol, les eaux qui ne sont pas chargées de matières polluantes.

Toutefois une solution alternative doit rester possible par collecte, rétention puis rejet dans les émissaires naturels.

2- L'opération doit collecter les eaux de ruissellement qui peuvent être chargées de matières polluantes : Ce sont les eaux qui proviennent notamment des voiries sur lesquelles s'accumulent les dépôts d'hydrocarbures et des micros déchets graisseux ou métalliques. Ces eaux collectées doivent être regroupées vers un ou plusieurs bassins.

Ces bassins doivent participer à l'animation des espaces collectifs et pourraient donc avantageusement se situer en appui des franges végétales.

Par ailleurs les fossés qui bordent la RD doivent rester à ciel ouvert et

accessibles depuis la voie. Le mur anti-bruit et la haie doivent donc être localisés entre l'opération et le fossé de manière à ce que ce dernier reste contigu de l'accotement.

3- les constructions ouvent disposer de stockage des eaux de pluie. Celles-ci utilisées au moins pour les espaces extérieurs, voire pour les usages intérieurs comme les chasses d'eau, limitent la consommation de l'eau potable.

4 L'URBANISME ET L'ARCHITECTURE

4.1. VOCATION DE LA ZONE

A la jonction entre l'habitat et l'activité économique cet espace, en entrée de ville, peut avoir deux vocations :

- une activité économique en raisonnance avec celle qui va se déployer en face de la voie, au nord
- du logement en continuité des quartiers d'habitat contigus à l'est.

Initialement réservé pour de l'activité économique, il s'avère désormais que ce terrain est plus propice pour une vocation dominante, mais pas exclusive, de logements.

À cela plusieurs raisons :

- Ce terrain est proche (450m) d'équipements qui intéressent surtout les habitants comme, le collège, l'école primaire et maternelle, la salle et les terrains de sports
- Ce terrain est proche (500m) du pôle commercial, d'autant que celui-ci est sur le trajet qui permet d'atteindre la gare à moins de 1 km (environ 15 à 20 minutes à pied)
- Une trop grande proximité entre une densité d'entreprises et un quartier de logements est mal vécue par les habitants. Il ne semble donc pas souhaitable d'implanter des activités économiques en grand nombre et regroupées, à une trentaine de mètres des habitations.
- Ceci se justifie d'autant plus qu'il y a suffisamment d'espaces pour accueillir des entreprises au nord de la RD, sur des terrains qui peuvent être embranchés fer.

Toutefois, en respect des principes de diversité de la ville, l'opération peut conserver une mixité d'usage. Les activités économiques (essentiellement tertiaires : commerces, services, bureaux...) seront, le cas échéant, privilégiées à proximité du giratoire.

De même des équipements peuvent trouver place dans l'opération.

4.2. L'ÉPANNELAGE DE LA ZONE

Afin de ne pas nuire au traitement végétal en frange de l'opération et pour poursuivre un traitement urbain visant depuis la première étude d'entrée de ville, à ne prévoir que des constructions pas trop hautes le long de la RD, la hauteur des édifices formant la première rangée de constructions le long de la RD est limitée à 8 m.

5 SYNTHÈSE

