



MORMANT

Département de
Seine-et-Marne

PLU

**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION**

MODIFICATION N°1

Table des matières

PREALABLE	3
SECTEUR DU BRESSOY	4
1 Les enjeux et objectifs.....	4
2Le parti d'aménagement.....	4
3Les échéanciers et modalités de réalisation.....	5
4synthèse.....	6
SECTEUR ENTREE DE VILLE OUEST RD 619.....	7
1.Les enjeux et objectifs.....	7
2.L'organisation et la desserte.....	8
3.le programme de constructions.....	9
SECTEUR DU PRE DES MARAIS.....	12
1.Les enjeux et objectifs.....	12
2.L'organisation et la desserte.....	12

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation précisent des dispositions sur des secteurs présentant un enjeu pour le développement urbain de la commune.

Elles peuvent aussi porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles sont obligatoires dès lors que dans une zone AU (A Urbaniser) les constructions sont autorisées au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.

Ces Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent de définir des actions et des opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Le présent PLU prévoit deux zones A Urbaniser :

- le secteur de développement urbain dit « du Bressoy », proche du centre ville, de la mairie, des équipements, commerces et services qui doit être l'occasion d'organiser les liaisons entre ces pôles urbains et les équipements scolaires et de traiter la frange avec les espaces agricoles.
- le secteur en appui du giratoire en entrée de ville ouest le long de la RD 619.



Secteur dit "du Bressoy"



Secteur d'entrée de ville Ouest

Ces diverses opérations d'aménagement peuvent se réaliser à plus ou moins long terme, et en plusieurs phases, en fonction :

- des initiatives publiques ou privées,
- de l'avancement de la maîtrise foncière,
- de la réalisation des équipements de dessertes.

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent, par secteurs, des échéances de réalisation, pour permettre une bonne insertion dans le bourg et pour tenir compte de la création ou de la saturation des équipements publics (réseaux écoles...).

Parfois, une partie seulement du projet pourra se réaliser à court ou moyen terme. La représentation de l'ensemble du secteur de projet est cependant importante car elle donne une vision globale de l'aménagement envisagé à plus longue échéance, permettant ainsi de mieux comprendre la cohérence du projet d'ensemble et de veiller, dans un rapport de compatibilité, au respect des prescriptions.

De plus une zone UB en sud du bourg doit jouer un rôle essentiel dans le maillage de voies en créant des liaisons transversales



1 LES ENJEUX ET OBJECTIFS



Le diagnostic a mis en évidence l'existence d'un vaste terrain à quelques centaines de mètres du centre ville.

Il s'agit d'une partie d'une étendue agricole qui fait face à une urbanisation existante. L'urbanisation de ce terrain présente un enjeu majeur à double titre :

- c'est l'occasion de traiter l'entrée du bourg, aujourd'hui déséquilibrée et sur laquelle il convient qu'un traitement urbain marqué impose un ralentissement des véhicules et son corollaire, une circulation piétonne sécurisée,
- c'est la dernière opportunité de réaliser une opération d'aménagement urbain à proximité du centre ville et des principaux équipements.

Par ailleurs, cette urbanisation qui ne constitue que la première partie d'une opération susceptible de se poursuivre vers l'Ouest, doit traiter l'interface avec la plaine agricole au Sud.

2 LE PARTI D'AMÉNAGEMENT



Du fait de sa localisation, ce secteur nécessite d'organiser une liaison entre les deux principales voies qui le bordent. Cette voie doit relier la RD 227 et la RD 215 sans être obligé de passer par le centre ville. Il ne s'agit pas pour autant de configurer une voie circulante. Elle doit être qualitative (accompagnée de plantations) et affirmer un caractère résidentiel (stationnements collectifs, organisation des bâtiments) tout en étant suffisamment large pour permettre une circulation sécurisée des véhicules.

Les entrées de ville depuis la RD 215 et la RD 227 devront être qualitatives et sécurisées. Ainsi, un traitement sur un minimum de 200 m est nécessaire sur ces voies. Ce traitement doit permettre de réaliser une décélération des véhicules à une vitesse compatible avec la proximité de l'habitat.

Au niveau des zones d'aménagement, la RD 215 et la RD 227 devront faire l'objet d'une requalification en rues à caractère urbain. Pour cela, elles devront être notamment bordées de trottoirs, bénéficier de stationnements, de l'éclairage public et de traversées piétonnes.

Un espace public doit introduire l'opération coté centre ville. Il s'agit de créer un événement qui empêche que ne se crée un linéaire continu de constructions depuis le centre ville et donc stopper le phénomène amorcé. Cet espace ne peut être dominé par un traitement minéral trop fort et doit faire une part importante à la présence végétale (mâts d'arbres de hautes tiges, ceinture de haies...). Cette place requiert un traitement induisant une circulation piétonne et cycles entre le centre ville et l'intérieur de l'opération.

En effet, cet aménagement doit intégrer largement la circulation piétonne. Tout d'abord, un maillage complet doit permettre la circulation douce du Nord au Sud de la zone et de l'Est à l'Ouest de la zone.

Outre celles irriguant l'intérieur de l'opération, deux autres voies douces sont obligatoires :

- la première longeant la RD 215 dans le cadre d'un espace collectif à mettre en œuvre tout du long entre le domaine routier du département et l'urbanisation,
- la seconde au sein d'un espace collectif paysager à réaliser en frange avec l'espace agricole.

Un maillage de voie sera préservé vers l'Ouest pour assurer la continuité pour les éventuelles extensions à venir.

Enfin, un cheminement agricole pourra être réalisé au Sud des zones d'aménagement permettant la circulation des engins agricoles hors des zones d'habitations.

Plusieurs arrêts de bus présents sur la place de la mairie permettent de rejoindre la zone d'urbanisation en moins de 5 minutes à pied.

3 LES ÉCHÉANCIERS ET MODALITÉS DE RÉALISATION

L'opération est exclusivement composée de constructions à édifier et est donc l'occasion de favoriser une diversité dans les types de logements.

L'opération se réalisera en deux phases.

Afin de laisser le temps à la commune d'absorber l'arrivée de nouveaux habitants notamment grâce à la réalisation de la zone en entrée Nord Ouest, la première de ces phases ne pourra se réaliser qu'à compter de l'année 2020.

Chacune des phases doit comprendre à peu près à part équilibrée en termes de surface de plancher :

- des appartements sur des petits immeubles en termes de hauteur et en termes d'emprise. Les logements doivent être de taille variée,
- des maisons de ville de surface de plancher inférieure à 100m²,
- des maisons individuelles dont la moitié au moins se fera sur des terrains à bâtir.

La répartition entre ces différents types de logements n'est pas obligatoirement dégressif en terme de densité, depuis le centre ville. Une mixité fine peut être privilégiée.

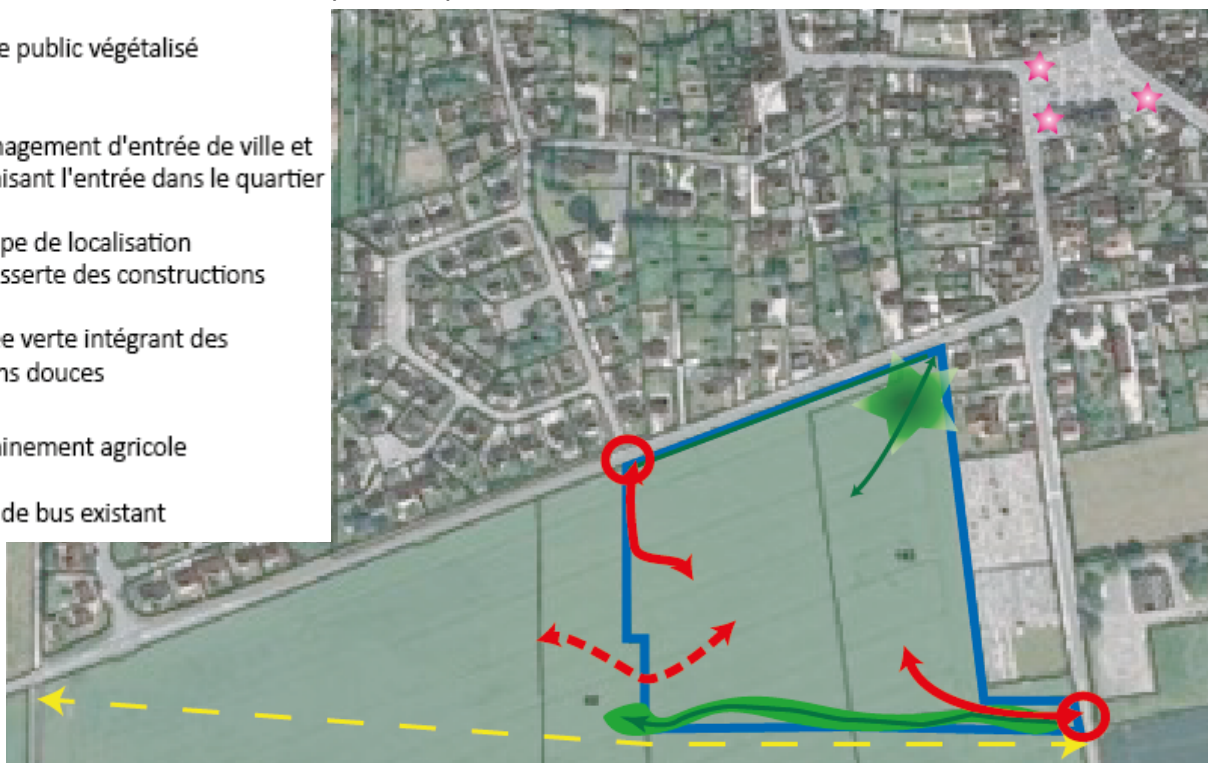
Des locaux de bureaux peuvent trouver place en rez-de-chaussée, mais aussi en étage, sur l'ensemble. Mais il convient de ne pas favoriser l'implantation d'un pôle commercial autour de la place de jonction vers le centre ville.

L'architecture et l'implantation des constructions pourront s'organiser de façon à privilégier une orientation au Sud et ainsi tendre vers des constructions à très faible consommation énergétique.

4 SYNTHÈSE

Une première phase se résume donc ainsi :

-  Espace public végétalisé
-  Aménagement d'entrée de ville et organisant l'entrée dans le quartier
-  Principe de localisation de desserte des constructions
-  Coulée verte intégrant des liaisons douces
-  Cheminement agricole
-  Arrêt de bus existant



Elle se poursuivra par une seconde phase, suite à une ouverture à l'urbanisation :



1. LES ENJEUX ET OBJECTIFS

Ce secteur figurait déjà au P.O.S. en zone d'urbanisation future dont l'aménagement était différé.

Le P.L.U. est l'occasion de définir les conditions de l'urbanisation sur ce secteur, qui proche de la gare et du pôle commercial est propice à une opération de mixité et de diversité urbaine.

L'urbanisation à court terme de cette zone est propice du fait de l'existence du giratoire permettant sa desserte en toute sécurité.

L'urbanisation de ce terrain présente un enjeu majeur pour traiter de manière équilibrée l'entrée du bourg ouest, et sur laquelle il convient qu'un traitement urbain marqué impose un ralentissement des véhicules.

Par ailleurs, cette urbanisation doit permettre d'assurer la transition entre les logements existants et le développement de l'activité.
Le développement du logements doit présenter une densité liée à la proximité de la gare ferrée.

L'enjeu principal est le traitement du front urbain au droit de la RD619 en entrée de ville Ouest.

Une pré-étude a été confiée à un cabinet d'architecte Palatre et Leclere Architectes 86 rue de Charonne 75011 Paris.

Cette étude a conduit à dégager les principes d'Orientations d'Aménagement et de Programmation suivants pour cette zone.

2. L'ORGANISATION ET LA DESSERTE

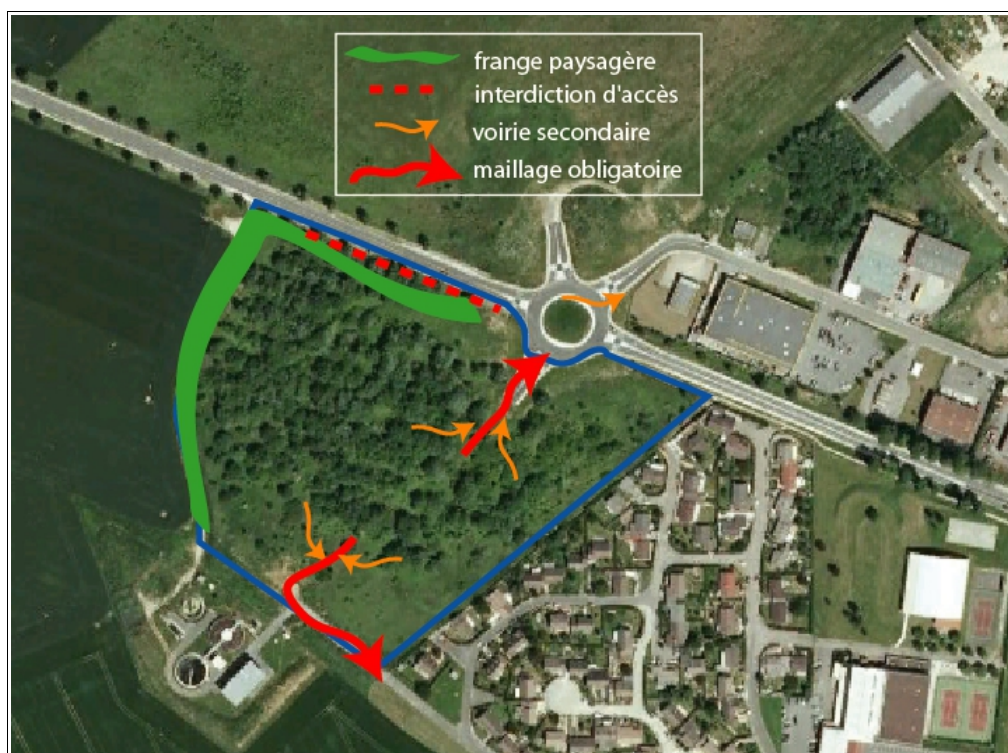
La desserte doit s'organiser sur les principes suivants : une voirie primaire doit relier la rue des Guigneveaux et le giratoire sur la RD 619.

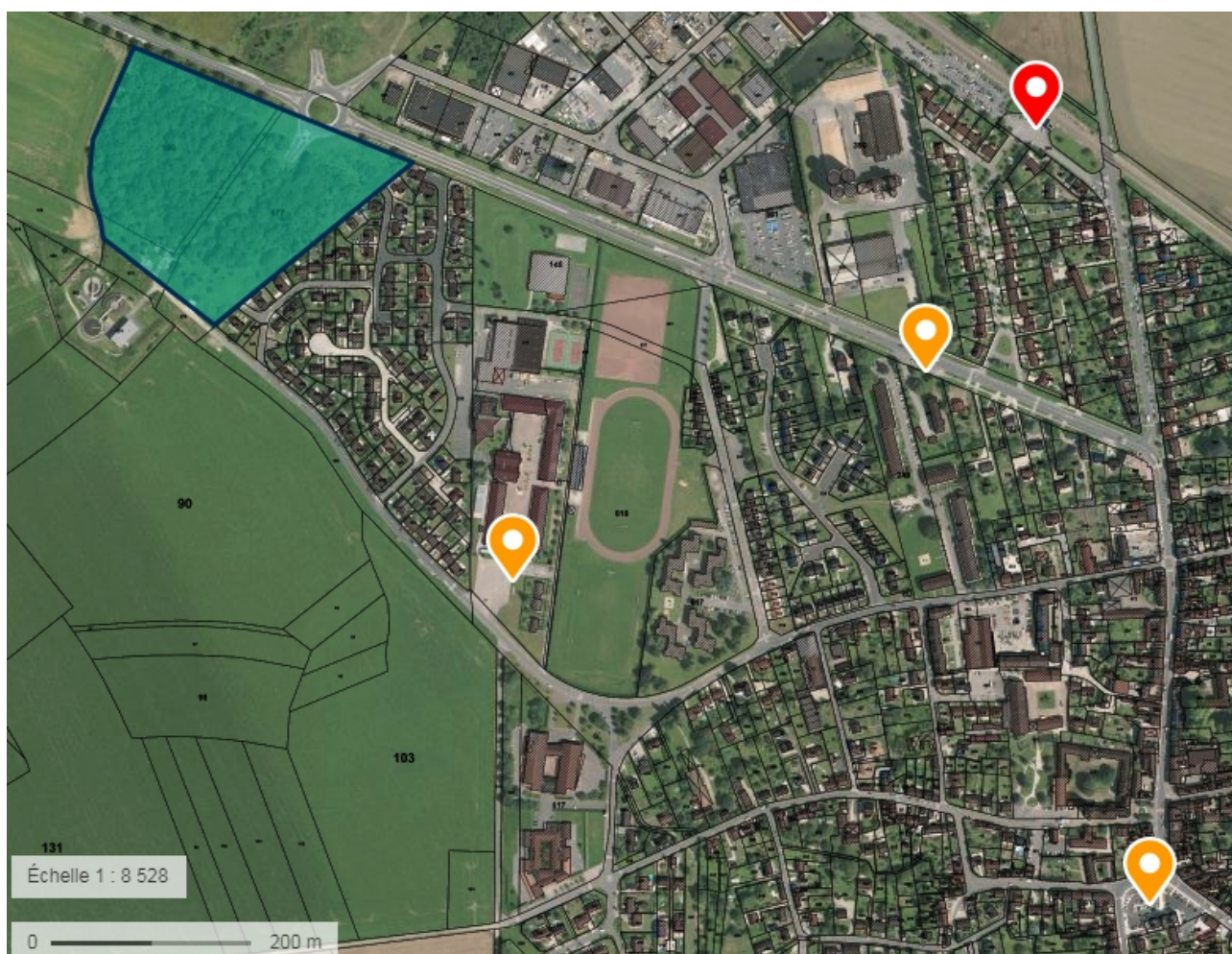
Les éventuelles voiries secondaires (qu'elles soient ou non en impasse) ne pourront se desservir sur ces deux extrémités que par le biais de cette voirie primaire ou par une autre voie secondaire.

Aucun accès direct de parcelle constructible ou d'aménagement en vue d'organiser une constructibilité ne pourra se desservir sur la RD 619 en amont (à l'Ouest) du giratoire.

Un traitement paysager doit :

- accompagner un merlon paysager en frange de la RD 619 en amont du giratoire. Ce traitement paysager devra permettre de créer un écran par rapport à la RD 619. Il ne devra pas mettre en péril le maintien de l'alignement d'arbre existant le long de la RD 619 ni entraver leur entretien.
- assurer la transition avec les espaces agricoles, la partie la plus au nord, en retour depuis la RD 619 devant prolonger le merlon paysager et accompagner sa disparition progressive.





Le site est accessible depuis les transports en commun.
Le point rouge correspond à la gare. Le site se situe à 13 minutes de ce point à pied.
Les autres points correspondent de façon non exhaustive à des arrêts de bus se situant de 8 à 17 minutes du site.

3. LE PROGRAMME DE CONSTRUCTIONS

Le projet doit respecter les principes d'un « écoquartier » .

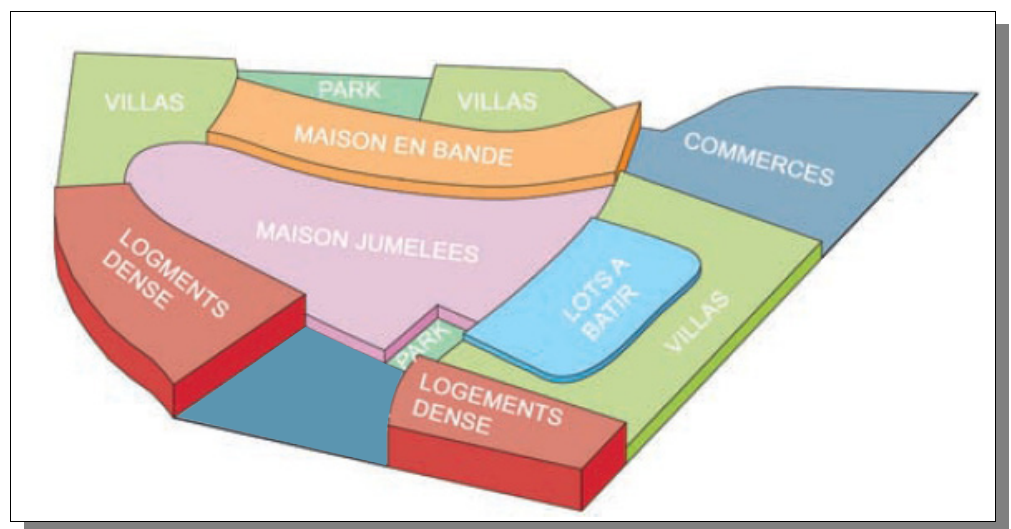
Les caractéristiques de l'opération sont :

- Offrir une conception singulière et adaptée au site et à l'opération. Les implantations des constructions de logements en desserte sur les voies principales seront le plus possible limitées pour favoriser une desserte sur des rues calmes et peu fréquentées.
- Favoriser les commerces en appui du giratoire.
- Construire durablement et de qualité environnementale ; favoriser les constructions bois et les systèmes d'énergie passive.
- Garantir un phasage de réalisation et commercialisation de l'opération en corrélation avec la capacité des équipements publics.
- Générer la mixité de population et diversifier la typologie des logements : lots

libres (terrains à bâtir), maisons en bande, résidences, villas, foyers d'hébergement.

- Ménager un espace pour ~~un équipement public : le centre technique municipal.~~ des équipements collectifs et services.
- Favoriser les circulations douces en reliant toutes les zones et en facilitant les déplacements piétons ou à vélo.
- Offrir des espaces communs pour « vivre ensemble »
- Organiser la gestion de l'eau en créant des bassins de rétention, des noues végétales et en mettant en place des cuves de récupération des eaux pluviales.
- Lutter contre l'imperméabilisation des sols en limitant les voiries, en réalisant les stationnements en sous-sol, et en végétalisant le sol.

Le principe de répartition spatiale est le suivant :



4.1. LES LOGEMENTS COLLECTIFS DENSES

La circulation principale dessert 8 appartements.

La géométrie du bâtiment offre une richesse de typologie du T1 ou T4, voir au T5. Les découpes de façades participent à la légèreté du bâtiment et prolongent de larges balcons chaque appartement.

Les orientations sont multiples et s'ouvriront au minimum sur deux orientations. Des jardins privés complètent des appartements au rez-de-chaussée et s'ouvrent sur le parc de la résidence.

4.2. LES MAISONS EN BANDES ET MAISONS JUMELÉES

Il conviendra de réaliser une unité dans la diversité.

Les alignements uniforme de façade seront évités : des décrochés en façade un retour de toiture au sol, un traitement coloré évitera la monotonie.

Les entrées des logements seront individualisées ; chaque maison aura une entrée sur rue clairement délimitée par un espace extérieur en liaison avec la rue et les maisons

voisines.

L'orientation sud ouest apportant un maximum de lumière sera favorisée et un jardin prolongera la façade au sud.

4.3. LES VILLAS ET TERRAINS À BÂTIR

Là encore une diversité devra être recherchée pour offrir un large panel de taille de terrains et de type de logements, considérant toutefois qu'il conviendra de limiter le nombre de terrains de grande taille dans un souci d'économie de l'espace.

4.4. PROGRAMME DE CONSTRUCTIONS

Le nombre de logements à aménager sur cette zone doit être compris entre 120 et 180 logements.



1. LES ENJEUX ET OBJECTIFS

Ce secteur est situé au Sud de l'urbanisation de Mormant. Prévoyant la création d'une voirie, l'aménagement de ce secteur a pour but de faciliter la circulation routière sur le Sud du bourg.

Le développement urbain actuel impose à une partie des habitants de remonter par le Nord dans le centre du bourg pour rejoindre la RD619.

Ce secteur du pré du marais va permettre de compléter le maillage de déplacements afin d'éviter d'éventuels engorgement et limiter les détours inutiles.

Cet aménagement devra toutefois tenir compte du fait qu'il se trouve en front de l'espace agricole. Il convient donc d'assurer un aménagement spécifique pour intégrer les nouveaux aménagements dans le paysage de la commune.

2. L'ORGANISATION ET LA DESSERTE

Le projet prévoit l'organisation d'un maillage routier afin de connecter directement la rue du capitaine Delanneau avec la RD 619 sans que les habitants n'aient besoin de passer par le centre du bourg.

Ainsi, une voirie sera réalisée en continuité de la rue de Bretagne, elle longera l'espace agricole pour ensuite rejoindre la route départementale n°619.

Un traitement sécuritaire de l'entrée de ville sur la RD 619 devra être réalisé. L'aménagement devra s'étendre sur 150 à 200 m et conduire à une décélération des véhicules permettant de sécuriser les abords de l'urbanisation.

Cette sécurisation du carrefour sera l'opportunité d'envisager un réaménagement de la voirie et un remplacement du tourne à gauche vis à vis de l'entreprise de transport GAEL.

La liaison entre ces espaces sera également assurée par le biais de la création d'un morceau de voirie entre la voirie de l'opération en cours et la rue du Marais.

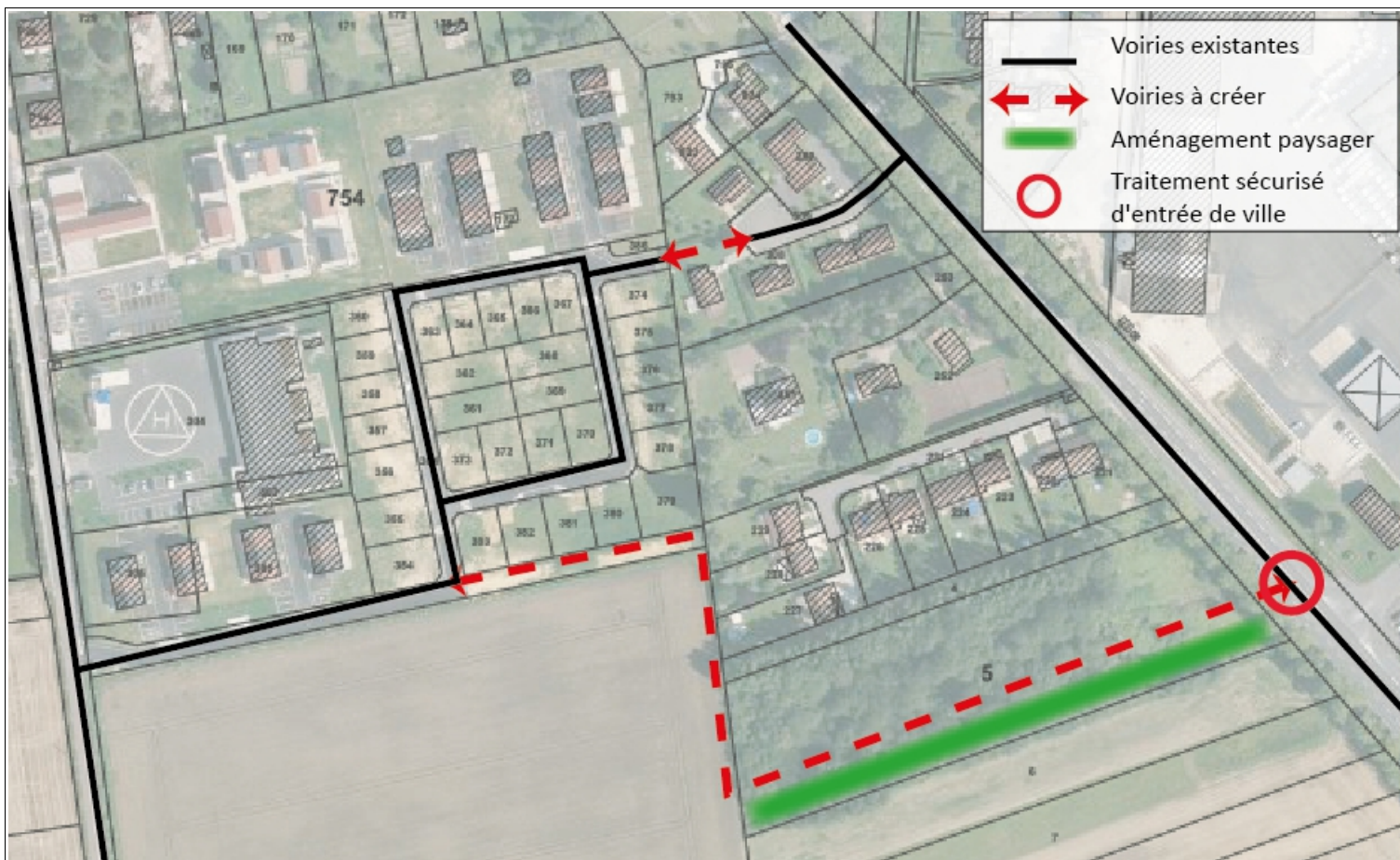
Par ailleurs, l'extension de la zone UB engendre la création de ce réseau viaire en front de l'espace agricole. Afin de limiter l'impact visuel de ces aménagements et de les intégrer dans le paysage, un aménagement paysager sera réalisé le long de la frange Sud de cette extension.

Extrait du rapport de présentation :

Le maillage et la sécurisation du carrefour RD619/rue du Marais (et sens de circulation) devront être vus en concertation avec l'ART.



SECTEUR DU PRE DES MARAIS



Secteur à urbaniser du pré des marais