

Plan Local d'Urbanisme

POIGNY

ELABORATION	1 ère REVISION
prescrite le : 29 mars 2010	prescrite le :
arrêtée le : 2 juin 2012	arrêtée le :
approuvée le : 18 février 2014	approuvée le :
modifiée le :	modifiée les :
révision simplifiée le :	révision simplifiée le :
mise à jour le :	mise à jour le :



PIECE N° 2.3

**ORIENTATIONS
D'AMENAGEMENT
ET DE
PROGRAMMATION**

VU pour être annexé à la délibération du :
18 février 2014

agence d'aménagement et d'urbanisme



bât. entreprises, rue Morchavot 77250 ECUILLLES
Tel.: 01.60.70.25.08. Fax.: 01.60.70.29.20

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I – RAPPEL DE TEXTES

Article L123-1-4 Créé par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 19 (V)

• Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur

- l'aménagement :
- l'habitat :
- les transports et les déplacements :

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et 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.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

Article R*123-3-1

Les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées au 1 de l'article L. 123-1-4 peuvent, le cas échéant par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement prévues par ces dispositions.

Lorsque le plan local d'urbanisme est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale, les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées aux 2 et 3 de l'article L. 123-1-4 définissent :

1° En ce qui concerne l'habitat, les objectifs et les principes mentionnés au 2° de l'article L. 123-1-4. Elles comprennent, notamment, les objectifs mentionnés aux d, e et g de l'article R. 302-1-2 du code de la construction et de l'habitation ainsi que le programme d'actions défini à l'article R. 302-1-3 du même code ;

2° Le cas échéant, en ce qui concerne les transports et les déplacements, l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et le stationnement. Elles déterminent les mesures arrêtées pour permettre d'assurer la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 1214-2 du code des transports.

Ces orientations d'aménagement et de programmation peuvent, en outre, comprendre tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

*

*

*

II – ORIENTATIONS

- Les "orientations d'aménagement et de programmation" du P.L.U portent sur deux thèmes principaux :

1 : L'aménagement de la zone 1 AU, 1AUx et du Clos Fariot :

- 1.1 - L'aménagement de la zone 1 AU :

Cet aménagement s'entend notamment du point de vue du maillage de voirie, comme de la localisation des espaces publics ou de stationnement, suivant les schémas joints ci-après.

- Les principes de liaisons de voirie figurant sur le schéma ci-après ne sont pas limitatifs : d'autres aménagement pourront être réalisés par les aménageurs, en tant que de besoin.

La logique d'application de ces principes d'aménagement est la suivante : les travaux ou opérations seront considérés comme compatibles avec ces orientations, dès lors qu'ils en permettent une réalisation directe par l'aménageur, en tout ou partie, ou dès lors qu'ils n'en compromettent pas objectivement (c'est-à-dire physiquement) la réalisation ultérieure.

Dans ce dernier cas, les orientations d'aménagement doivent être regardées comme des mesures conservatoires permettant à terme le fonctionnement optimal du tissu construit.

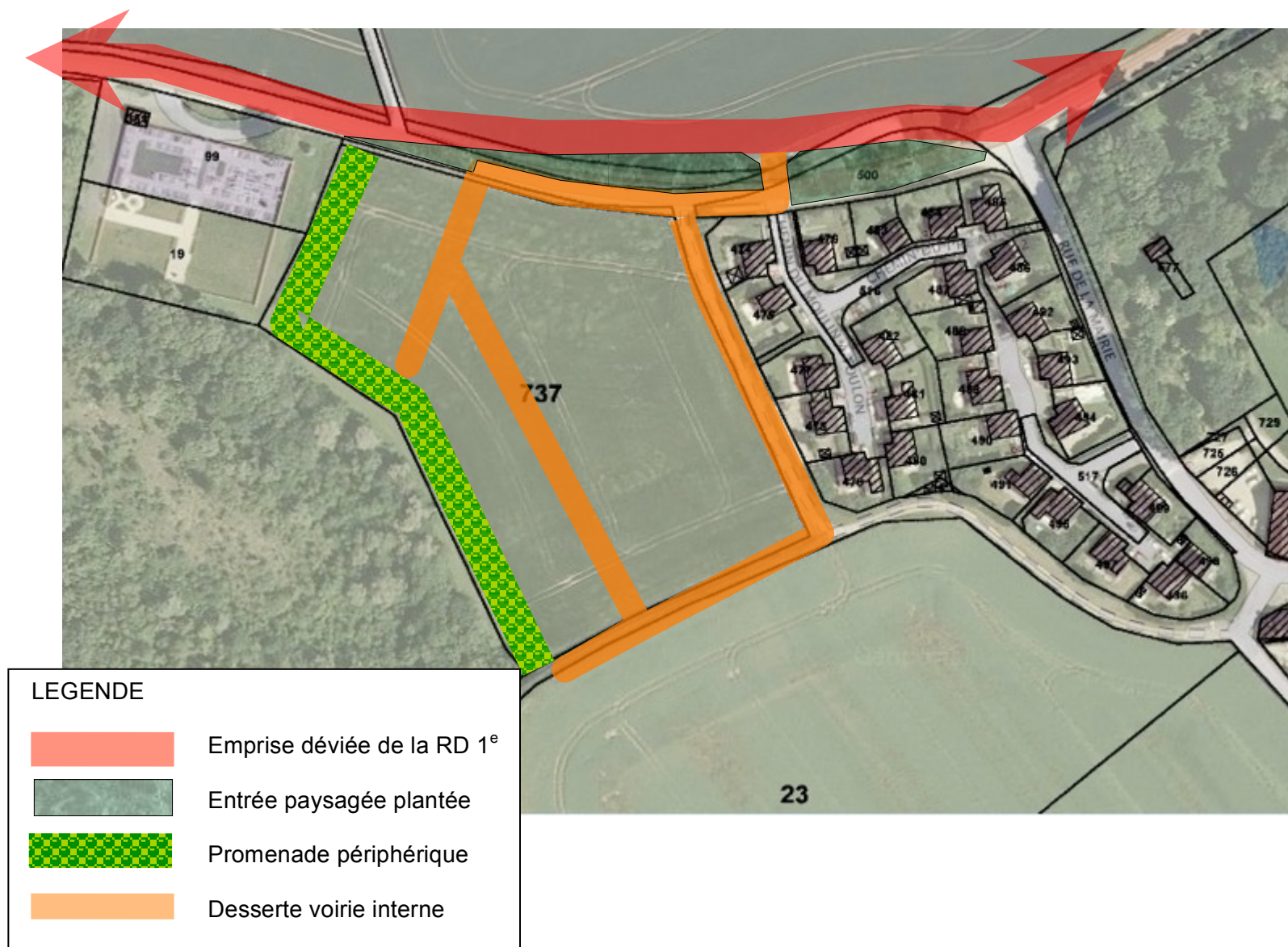
Les orientations concernant la zone 1AU du « Moulin de Pongelot » s'établissent comme suit, pour ses principaux paramètres :

- Un dévoiement de la RD 1E, avec un accès unique pour le lotissement de la Garenne et la zone AU.
- Un aménagement de l'emprise ainsi dégagée en espaces verts plantés d'arbres d'alignement.
- Une bande non construite de 12 mètres le long du bois, de manière à dégager de la luminosité.
- Une trame parcellaire qui permet l'implantation de logements BBC sur plan rectangulaire exposé au sud.
- Un maillage de voiries qui s'appuie sur la trame foncière et parcellaire existante.
- Une extension possible à terme (rue aux Morts) qui propose un aménagement de place au carrefour.

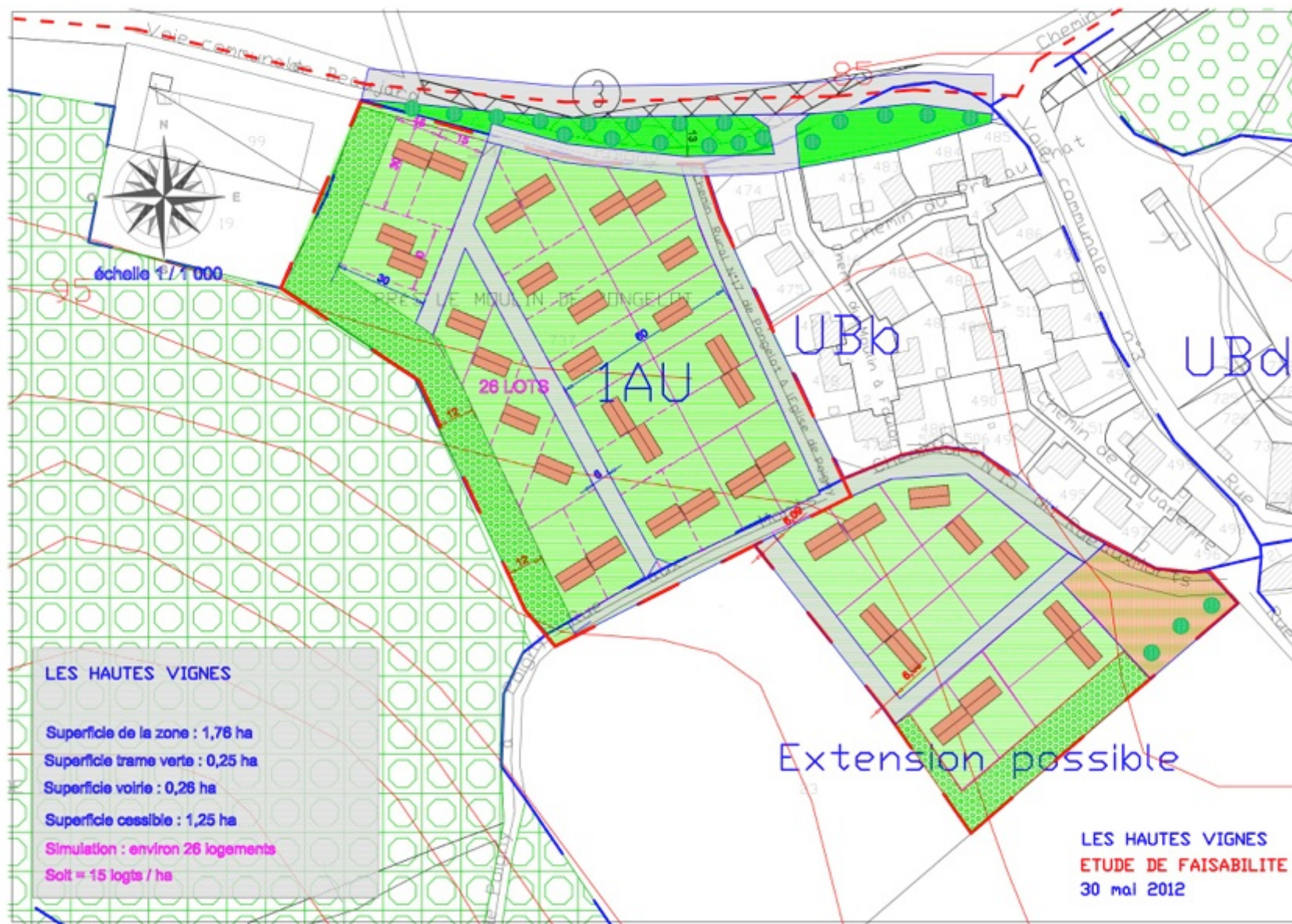
Les orientations d'aménagement contiennent le schéma de principe, pour les éléments structurants, et une simulation (uniquement à titre d'exemple).

NOTA : le dévoiement de la RD 1E est juridiquement indépendant de la réalisation de la zone 1AU : ces deux opérations, bien que complémentaires, pourront toutefois être réalisées à des moments différents.

- Principes de composition urbaine et d'aménagement de l'entrée du village :



- Simulation de ces orientations :



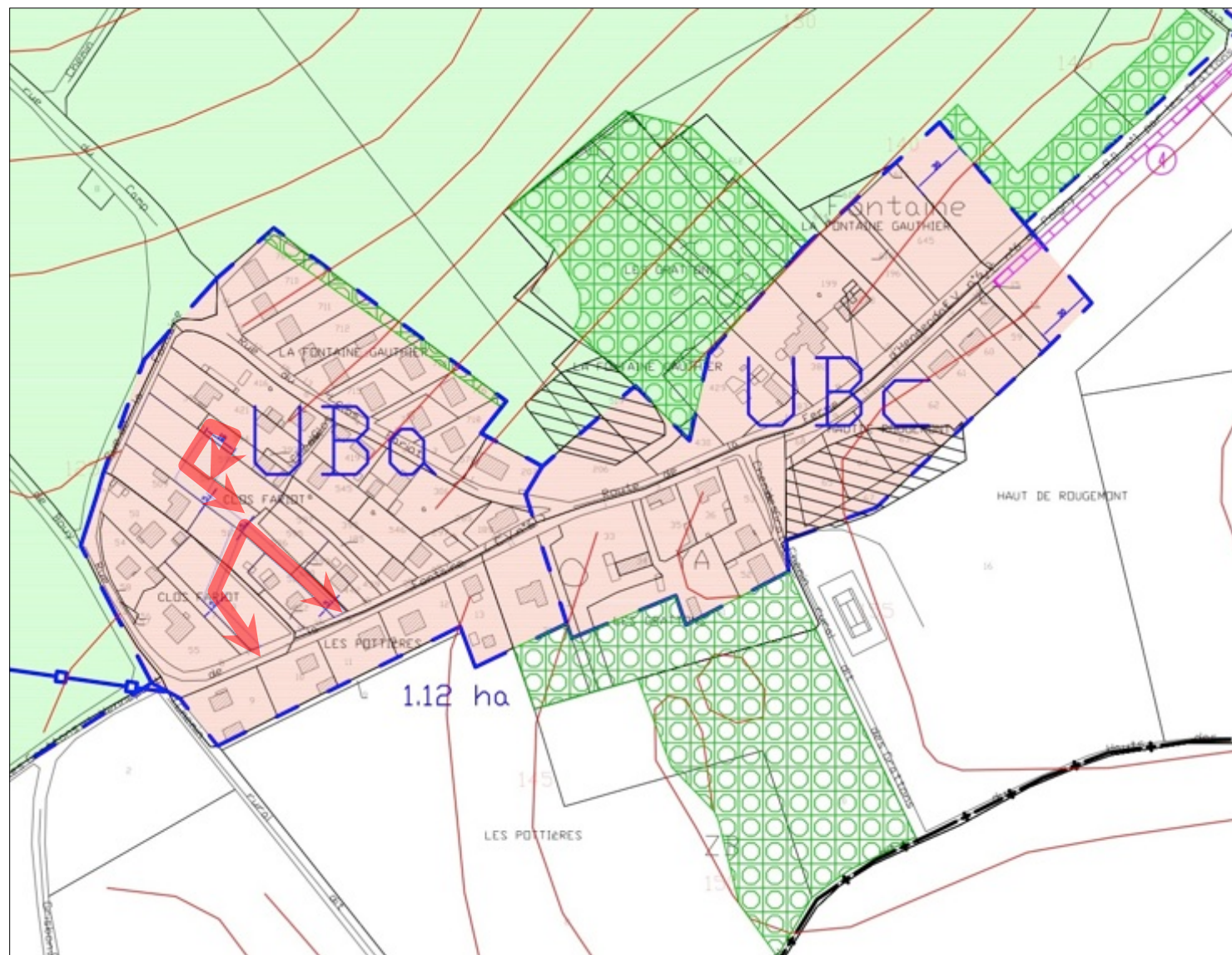
• **1.2 - L'aménagement du Clos Fariot :**

- Orientations d'aménagement pour le Clos Fariot : celles-ci présentent l'intérêt de permettre une meilleure utilisation du foncier.

Trois possibilités se présentent : absence d'orientations d'aménagement (desserte par appendices d'accès privés), un schéma de principe en restant en zone UB, un schéma de principe mais en classant les terrains non construits en zone 1AU (avec opération d'ensemble imposée).

C'est la deuxième solution qui a été retenue : le schéma de voirie en U doit permettre une meilleure utilisation du foncier disponible.

Une variante est aussi envisageable, en prolongeant le système de voirie par une placette.



- **1.3 - L'aménagement de la zone 1 AUx :**

- Principes d'aménagement retenus pour la zone 1AUx : (source : [plan d'occupation des sols](#))

La zone 1AUx du plan local d'urbanisme initial se présente en deux parties :

- l'une au sud de l'emprise de la SAGEP (eaux de Paris), d'une superficie approchée de 2,56 hectares ;
- l'autre au nord de cette emprise, d'une superficie approchée de l'ordre de 1,36 hectares.

Ces deux secteurs sont situés dans la plaine alluviale du Durteint et de la Voulzie, entre la RD 403 (au nord) et la ligne SNCF (au sud), et limités :

- d'une part avec le cours du Durteint (au nord) et celui de la Voulzie (au sud) ;
- d'autre part avec le barreau de la RD 1 F au nord-est, qui dessert le site industriel du Moulin des Forges ;
- le côté sud-ouest n'étant limité que par la volonté de préserver l'espace naturel de la vallée.

L'un des objectifs principaux du parti d'aménagement sera d'ailleurs de conforter la frontière, souhaitée entre la zone d'activité et les prairies de la vallée, par la plantation d'une haie champêtre composée à partir d'essences typiques d'un milieu humide (saules, aulnes, chêne pédonculé, peupliers, frênes, charmes ...).

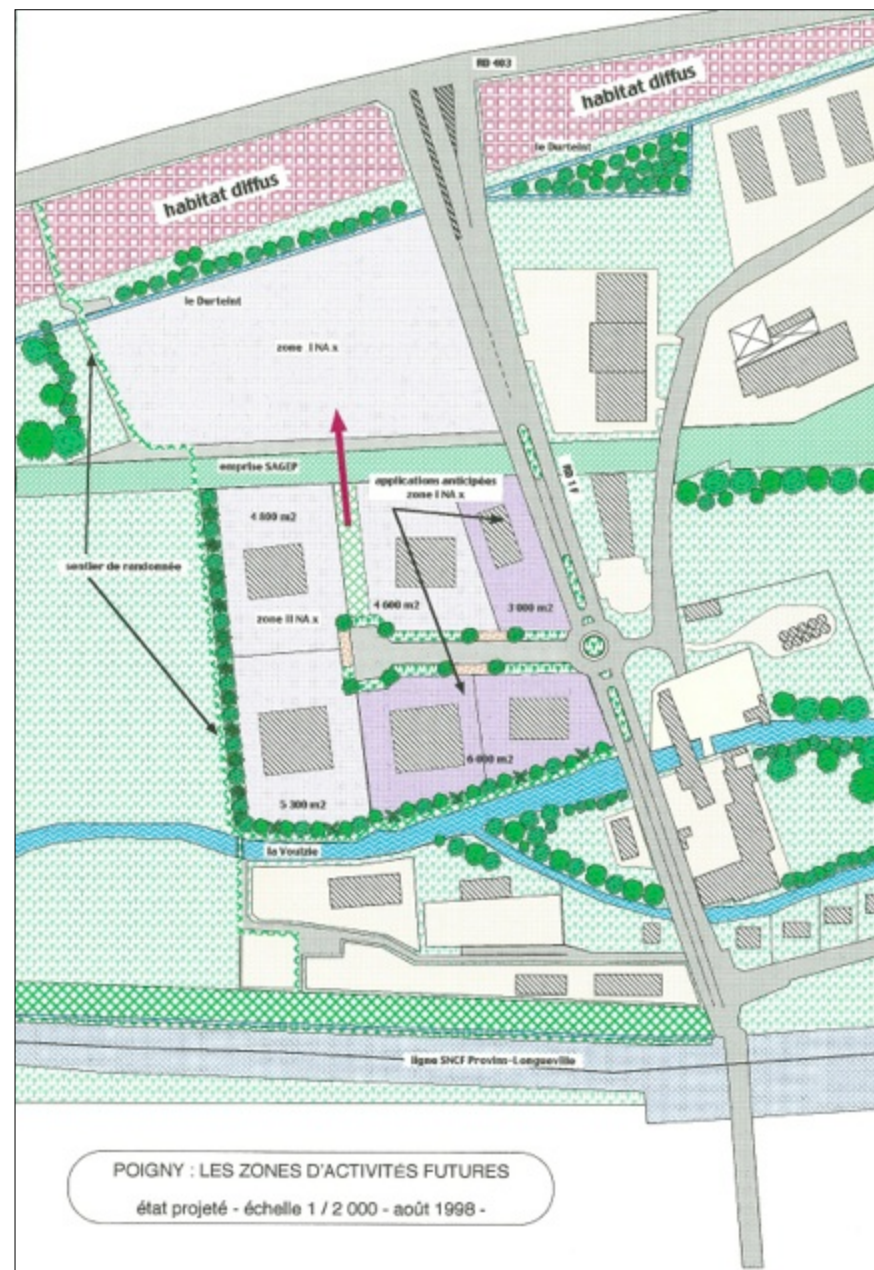
- L'étude présentée porte sur le secteur situé au sud de l'emprise de la SAGEP. Le secteur nord fera l'objet de dispositions similaires en termes qualitatifs.

Le parti retenu se fonde sur divers principes d'aménagement du site, dont les objectifs sont :

- une bonne sécurité des accès routiers, mais à moindre coût pour la Collectivité ;
- une liaison réussie avec les espaces naturels dans lesquels cette zone va s'inscrire.

Quant au premier thème, il se décline de la façon suivante, avec un seul accès pour les deux zones :

- l'aménagement d'un carrefour giratoire au carrefour avec le CV O1, en direction de l'entrée du lotissement (les emprises apparaissent en ordre de grandeur suffisantes) ;
- une voie de desserte interne de 10 mètres d'emprise (7/8 mètres de chaussée) donnant accès aux lots et se terminant par un simple évasement (les aires de retournement seront aménagées à l'intérieur des lots) ;
- une emprise non construite à l'extrémité de la voie, pour donner accès le moment venu, vers le nord-ouest, à la zone située au nord de l'emprise de la SAGEP.



- L'insertion paysagère serait quant à elle gérée par les dispositions suivantes :

- un prolongement de la haie évoquée ci-dessus sera réalisé le long de la rive de la Voulzie, de manière à conforter la ripisylve existante de part et d'autre de cette rivière ;
- de manière à éviter l'hétérogénéité du traitement des façades des lots sur la voie interne, une "banquette" engazonnée et plantée aléatoirement d'essences de haute tige sera réalisée ;
- cette banquette sera interrompue par les entrées des lots, groupées par paires : aires d'accès traitées en matériaux distincts du revêtement de la chaussée et marquage par des arbres de haute tige ;
- les limites des lots et les fonds de parcelles seront plantés d'une haie arbustive limitée à 2 mètres de haut et toutes les aires de stationnement collectives seront plantées à raison d'un arbre pour 4 places ;
- tout dépôt à l'air libre, citerne de gaz liquéfié, etc ... sera masqué par un écran végétal et les surfaces non bâties et non occupées par des aires de stationnement seront plantées ;
- un cheminement piétonnier sera réalisé en limite de la zone avec les espaces naturels, de manière à permettre une liaison avec les cheminements généraux du secteur (présentés en annexe).

Enfin, la hauteur des constructions mesurée au faîtage sera limitée à la cote 93 mètres NGF. On notera aussi que cette zone étant située hors périmètre d'agglomération toute publicité est interdite sur le site de cette zone d'activité. Seules donc les enseignes seront autorisées. Cet état de chose constitue un atout non négligeable pour la qualité d'ensemble de l'opération.

- Calcul de dimensions du bassin de rétention des eaux pluviales :

Données : Superficie de la zone = S en ha.
Coefficient d'imperméabilité = C (on prendra ici 0,50)
Surface active = $S \times 0,5$
Débit de fuite constant = Q_f (en litres par seconde) ... donné par la pente et le $\varnothing$ de la canalisation d'évacuation du bassin.

(NB : 1 litre/s évacue 1 mm/s sur 1 m² soit 0,36 mm/ heure/ ha.)

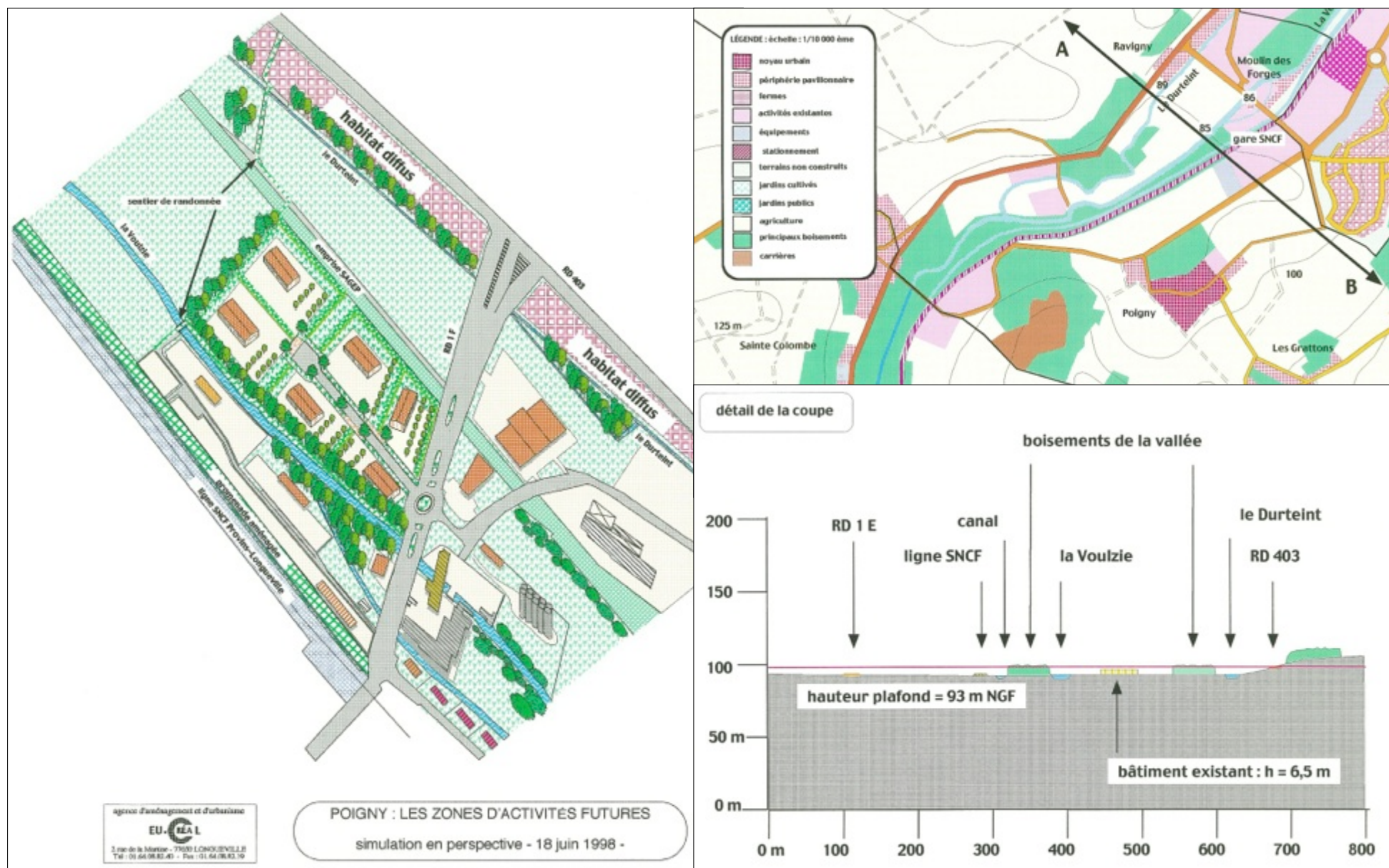
- On a les relations :

Débit de fuite spécifique = $Q_s = Q_f / S_a$ (voir abaques ; données en mm / h)
Capacité spécifique de stockage = H_a (en mm) = Q / S_a ... où Q est le volume à stocker.
Capacité du bassin en m³ = $V = 10 \times H_a \times S_a$.

- S = 4,0 ha (on raisonne sur l'ensemble du secteur urbanisable à terme)
S_a = 2 ha

$Q_f = 10 \text{ l / s} \Rightarrow Q_s = \frac{10 \times 0,36 \text{ mm / h / ha}}{2 \text{ ha}} = 1,8 \text{ mm / h}$

$H_a \text{ 10 ans} = 29 \text{ mm} \Rightarrow V = 10 \times 29 \times 2 = 580 \text{ m}^3$ (soit un bassin d'environ 400 m² x 1,50 m)



2 : L'aménagement des entrées du village et du hameau des Grattons.

Le long des entrées de village, des séquences sont déterminées par les points du relief (points hauts, ruptures de pente, points bas) et par les grands types d'occupation du sol (espace agricole ouvert, zone industrielle, espace bâti, etc.).

Certaines séquences présentent une dominante évidente (naturelle, villageoise, commerciale), tandis que d'autres présentent une dissymétrie d'occupation du sol (habitat d'un côté, espace agricole de l'autre par exemple). Les entrées de villages peuvent également être caractérisées par la présence de nœuds et de repères significatifs.

• 2.1 - Entrées de village pour Poigny



1,2 : Entrée de village depuis le hameau des Grattons.

L'entrée de village est caractérisée par un dénivelé important. Après la sortie des Grattons, une première séquence passe parmi les espaces agricoles, avec vue sur le bâti agricole du village. L'entrée s'effectue ensuite par le sud dans une zone pavillonnaire à proximité de l'Ecole.



3,4,5,6 : Entrée de village depuis Champbenoist. Après la traversée d'un espace cultivé sur le coteau, l'entrée du village est marquée par un terrain de sport puis de l'habitat pavillonnaire. On arrive ensuite devant l'école et dans le centre ancien.

- **Entrée de village depuis la D1e :**

- **La localisation du seuil urbanisé :**

La localisation du seuil urbanisé est peu mise en évidence à l'entrée actuelle du village. En venant de Sainte-Colombe, le panneau d'entrée de ville est situé juste avant la zone pavillonnaire, et l'automobiliste est alors entouré d'espaces agricoles.

Il est difficile de percevoir une limite physique des zones habitées du fait de la dissymétrie de la séquence paysagère (pavillons/espaces agricoles). Ce manque de perception est accentué par la présence des barrières végétales imposantes des pavillons, masquant toute ouverture sur le côté villageois depuis la voirie et renforce l'impression de contournement du village.

La limite de perception du passage d'un paysage non urbanisé à un paysage urbanisé se trouve actuellement plutôt au niveau du carrefour menant au centre ancien sur la droite.

Cependant, il est important de noter qu'un projet d'extension est prévu entre le cimetière et la zone pavillonnaire. L'augmentation de la séquence bâtie sur la droite induirait un déplacement de l'entrée de village telle qu'elle est perçue depuis la voirie.

Cette signalétique n'est pas accompagnée d'une véritable intention de marquer la « porte » du village. Le panneau d'entrée de ville n'est pas accompagné d'aménagements paysagers particuliers ou d'un aménagement de voirie marquant l'entrée du village.

Or, cette notion de transition est essentielle dans la perception d'un village, et le comportement de l'automobiliste sera d'autant plus adapté que celle-ci sera évidente.

La création d'un effet de porte, le resserrement des voies, la mise en contraste des paysages avant et après doivent coïncider avec une lecture naturelle de l'entrée du bourg.

Par ailleurs, on observe une certaine surcharge de signalisation le long de la séquence, relativement peu esthétique et ayant un effet limité sur la diminution de vitesse des automobilistes.



Silhouette de Poigny à l'entrée du village depuis la D1e.



Panneaux de signalisation à l'entrée du village depuis la D1e.

- **Les séquences rythmant le parcours :**

Une succession de séquences induites par l'occupation du sol et les caractéristiques des lieux caractérise l'arrivée au village. Celles-ci sont principalement dissymétriques et à dominante agricole ou boisée. On note globalement un manque de perceptions latérales dans l'épaisseur du village depuis l'axe viaire.

Des changements d'axes de voie, des alternances dans le positionnement du stationnement, des variations dans le végétal, peuvent appuyer la mise en place de ces séquences.

On note peu d'éléments forts ou emblématiques du patrimoine qui pourrait être mis en valeur (tel qu'une façade intéressante, un arbre remarquable, un point de vue particulier, etc.), si ce n'est l'alignement d'arbre le long du parc.

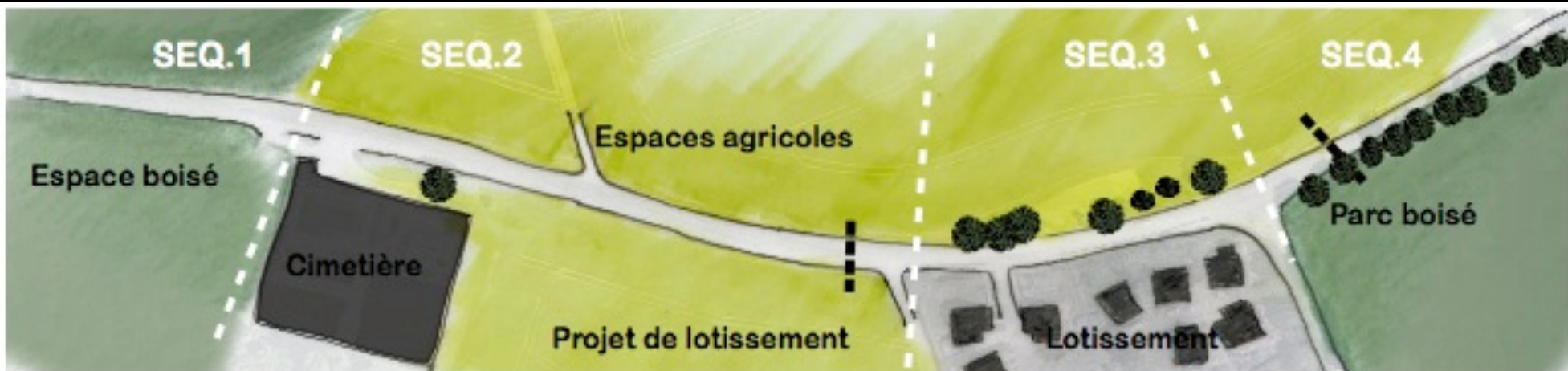
Des propositions concernant les différentes séquences, comme la nécessité de rompre des phases trop importantes, peuvent rythmer le parcours tout en proposant des réponses locales à des problèmes de stationnement, d'accès chez les riverains, de cheminements ou de plantations.

Séquence 1 : Espace boisé fermé puis ouverture sur la silhouette du village. Le champs visuel du conducteur est lointain, les composantes agricoles et arborées sont importantes.

Séquence 2 : Espace agricole, vue sur la vallée au nord, vue sur les coteaux boisés au sud.

Séquence 3 : Aire de stationnement arborée et espace agricole au nord, lotissements pavillonnaires au sud. La végétation prend une place importante dans l'axe de perception (haies imposantes des pavillons et arbres plantés).

Séquence 4 : Espace agricole au nord, piste cyclable avec alignement d'arbre et parc boisé au sud. La séquence est très linéaire et donne un effet de perspective important, ce qui ne favorise pas le ralentissement.



Séquences paysagères le long de la D1e à l'entrée du village de Poigny.



7,8,9,10 : Entrée de village depuis la D1e.



Après un passage dans une zone boisée, l'espace agricole au nord de la D1e permet une ouverture visuelle sur la gauche, jusqu'à la zone d'activités et les ensembles collectifs de Champbenoist (photo 7). La voie ferrée est masquée par un alignement d'arbres. Le cimetière marque le premier seuil de l'arrivée au village. On note également la présence d'un chemin agrémenté de lampadaires, allant à la zone industrielle de Bécherot-Pongelot. Sur la droite, on le cimetière est en retrait du village. Une vue s'offre plus tardivement sur les coteaux agricoles et boisés à droite, moins perceptible du fait du relief. Cet espace correspond à un projet d'extension du village.

La végétation paraît importante et continue dans le paysage, avec les haies végétales des pavillons, le parc boisé et l'alignement d'arbre de la D1e, les coteaux boisés en arrière plan, etc.

La façade visible du village est composée d'habitats pavillonnaires et du parc boisé de la Mairie, le caractère « villageois » est peu mis en valeur.

On observe un traitement dissymétrique du traitement paysager des abords de la voirie. Sur la droite, un trottoir mène au cimetière. Il est en partie délimité par une haie basse d'un côté, et par les clôtures imposantes de la zone pavillonnaire de l'autre. En revanche, la partie gauche présente une bande enherbée prolongée par un espace agricole. L'automobiliste perçoit une vue lointaine sur l'espace agricole et la zone d'activité.

Du point de vue de la sécurité, les usagers de la voirie ont tendance à maintenir une vitesse élevée, malgré la présence d'un panneau préventif lumineux.

La troisième séquence (photo 8) correspond à la zone d'habitat pavillonnaire sur la droite, délimitée par des haies végétales imposantes. La végétation occupe une place importante dans cette zone, visuellement et physiquement. Elle est composée de haies végétales, d'arbres d'alignement et du parc boisé de la Mairie. On note la présence d'un point déchet le long de la route.

Un petit espace agrémenté d'un banc et d'un alignement d'arbres est utilisé comme une aire de stationnement par les automobilistes. Il n'est pas relié au village ou au parc boisé. Un virage à droite permet d'accéder au centre du village (photo 9). L'entrée proprement dite du village ne se fait pas dans l'axe de la D1e.

Par ailleurs, le carrefour menant au village ancien sur la droite est peu signalé et mis en valeur.

On aperçoit la Mairie en hauteur, ainsi que certains bâtiments anciens. La visibilité est interrompue par un mur en pierre sur la gauche. Sur la droite un parterre de fleurs est peu mis en valeur. Un muret surmonté d'une haie végétale imposante sépare la voirie de la zone pavillonnaire (photo 10).

• Les orientations d'aménagement :

- Les enjeux : Des enjeux principaux apparaissent concernant la réflexion globale du projet d'aménagement d'entrée de Poigny : des enjeux de sécurité des usagers, et des enjeux relatifs à la préservation du cadre de vie et de l'image du village.

Tout d'abord, l'amélioration de la sécurité de l'entrée du village est un point essentiel auquel doit répondre le futur aménagement. Sans repère visuel, sur une voirie ne présentant pas réellement un caractère urbain, l'automobiliste a tendance à ne pas réduire sa vitesse à l'approche de l'entrée du village.

L'amélioration du cadre de vie des habitants est le second point à prendre en compte. Créer un aménagement esthétique, agréable à emprunter et sécurisé à l'entrée de Poigny, est essentiel afin de valoriser l'image du village et d'améliorer le cadre de vie des habitants. L'entrée de bourg constitue en effet une vitrine pour le village qui pourra être confortée par un projet de qualité.

Il sera nécessaire de sortir de la logique routière et de comprendre le site en s'appuyant sur les usages possibles des lieux, en valorisant l'existant et en recherchant la qualité de l'espace et du paysage.

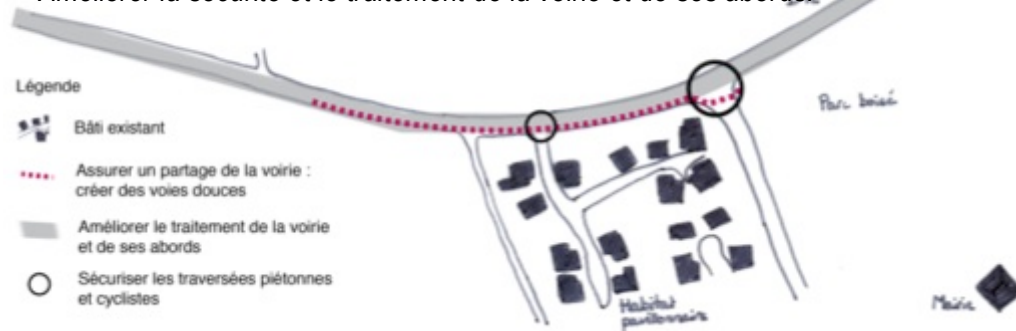
Par ailleurs, il est important de concilier des réflexions sur plusieurs phases, du court terme à plus long terme, afin de trouver un équilibre entre la qualité de l'entrée de village actuelle et le projet d'extension.

- Orientations et propositions d'aménagement : Les caractéristiques de l'entrée de village depuis la D1e offrent des opportunités permettant de réaliser un aménagement lisible, sécurisé et agréable à emprunter. Une réflexion sur les axes de visibilité depuis l'entrée de village peut également être développée.

Orientations pour l'aménagement de l'entrée de Poigny par la D1e :

- ☐ Harmoniser l'aménagement de l'entrée de Poigny avec les autres entrées du village. Les entrées existantes du village doivent être prises en compte afin de réaliser un aménagement en cohérence avec l'existant.
- ☐ Assurer un partage de la voirie entre les usagers et recentrer les aménagements vers des usages multiples de l'espace : cheminements piétons, pistes cyclables, aires d'accès et de stationnement, prise en compte des personnes à mobilité réduite, etc. Dans cette approche, un nouveau partage de la voirie peut se faire par l'aménagement d'une voie douce, où le végétal peut d'ailleurs être présent.
- ☐ Améliorer la perception de l'entrée du village par un aménagement de la chaussée et de ses abords : L'un des objectifs du projet est, en effet, d'inciter l'automobiliste à prendre conscience qu'il traverse un village afin qu'il conserve une vitesse adaptée. Cette vitesse élevée des automobiles est en grande partie le résultat de conditions spatiales favorables : la largeur des voies, les vues dégagées et lointaines, l'absence d'obstacle, etc.

Améliorer la sécurité et le traitement de la voirie et de ses abords.



Préciser le seuil du village et améliorer la perception du passage de la campagne au village



- Dans cet objectif, des aménagements peuvent être envisagés :

Marquer l'entrée du village et mettre en évidence une différence entre la route départementale 1e et la rue de l'entrée du village.

- Recréer une séquence villageoise perçue comme un lieu habité, par rapport au traitement de la chaussée, des trottoirs, des traversées piétonnes, etc.

Il est également intéressant de distinguer des nœuds et éléments marquants situés à l'entrée du village afin de ponctuer le parcours :

μ L'accès aux zones pavillonnaires existantes et futures

μ La position des traversées piétonnes

μ L'implantation d'une voie douce aménagée

μ Le traitement du carrefour d'entrée de village, et le lien entre l'aire de stationnement actuelle et le parc boisé au niveau de ce carrefour

μ Les aménagements végétaux

- Mettre en place des « obstacles » visuels et physiques :

Une voirie et une vue dégagées induisent actuellement une vitesse élevée de la part des usagers de la D1e. En revanche, la présence d'un resserrement, d'un îlot central ou autre « obstacle » entraînerait un ralentissement des automobilistes. Une voirie étroite, cadrée par du végétal par exemple, peut atteindre le même objectif de contraindre la circulation que les dispositifs habituels, dos d'âne et chicanes peu esthétiques, qui répondent trop ponctuellement et trop brutalement à la nécessité de créer des obstacles en vue de réduire la vitesse. De même, les recours aux marquages, signalétique, panneaux lumineux, ne doivent leur relative efficacité qu'en contrepartie d'un paysage surchargé, dénaturé et imposant la lecture d'un lieu dangereux à l'entrée du village.

On note que la présence d'obstacles visuels peut avoir une double fonction : ralentir la vitesse et marquer l'entrée du village.

- Assurer un souci d'esthétisme et une simplicité des aménagements :

- Créer une complémentarité entre les aménagements de voirie et les aménagements paysagers afin d'apporter une lecture plus efficace des lieux (homogénéité entre la voirie, ses abords, les voies douces, la végétation, l'éclairage, etc.)

- Eviter les traitements de sol avec des matériaux disparates, les couleurs très affirmées, etc. Eviter la multiplication des panneaux à l'entrée du village. Penser à la qualité des aménagements spécifiques ou de détail, comme la mise en lumière d'un élément marquant (entrée du parc par exemple).

- Valoriser l'élément végétal à l'entrée du village :

La présence importante du végétal à l'entrée du village est un atout à valoriser pour le cadre de vie des habitants et l'image de la commune. Cela permet également de participer au maintien de la biodiversité.

Une mise en valeur des éléments existants est à envisager dans un premier temps. Cela concerne l'entrée du parc boisé, l'aire de stationnement agrémentée d'arbres (prunus, acer...), les arbres d'alignement existants (tilleuls taillés en tête de chat), les voies douces existantes, etc.

- Mettre en place des arbres d'alignement à l'entrée du village afin de recréer un jeu de perspectives, notamment vers l'entrée du parc.

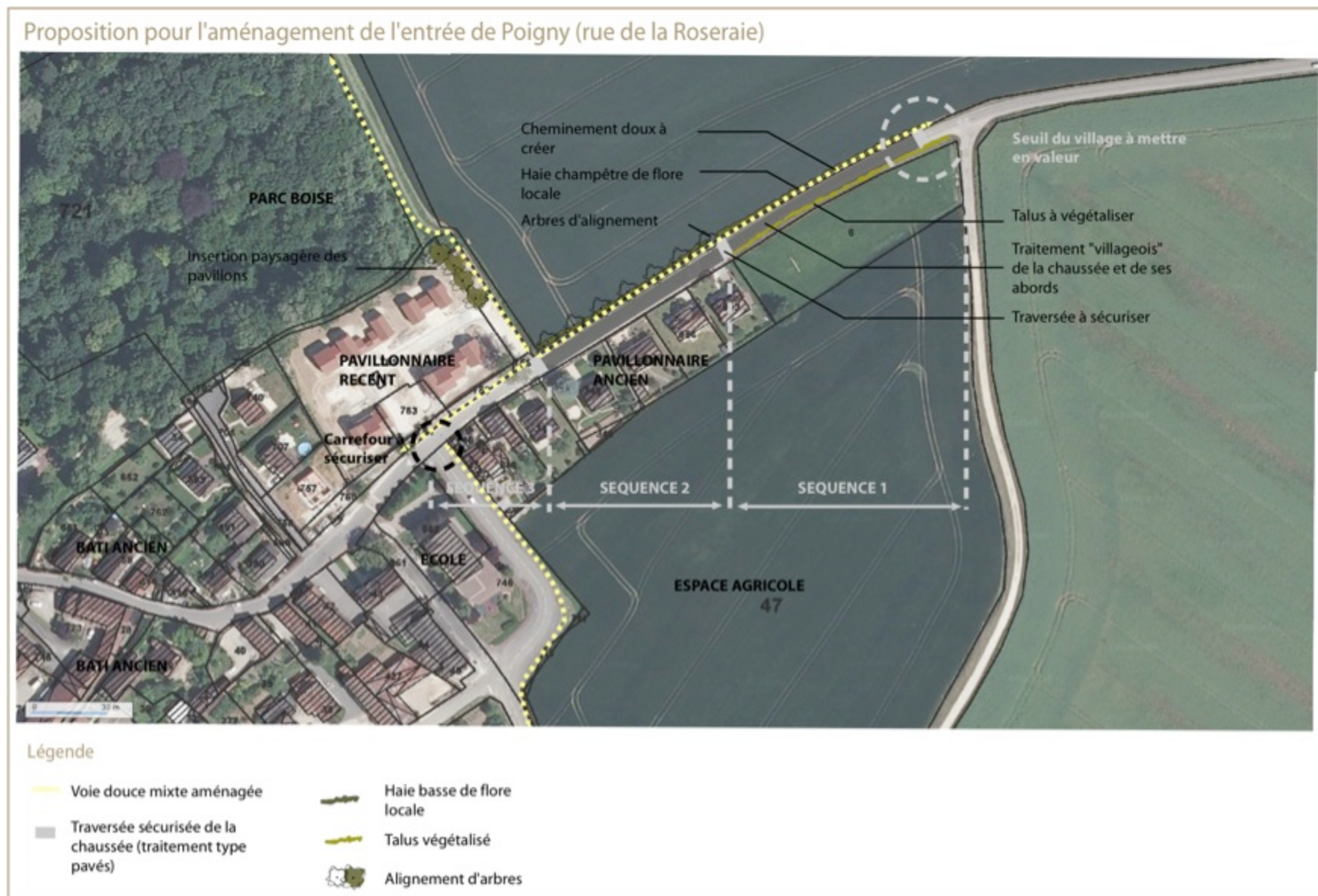
- Végétaliser les voies douces : Concernant le choix des plantations à mettre en place, des espèces locales seront privilégiées selon des valeurs esthétiques et écologiques.
- Mettre en valeur le parc boisé comme élément clé de l'entrée du village. Un projet d'aménagement du parc boisé est actuellement réalisé par les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles. Il est d'autant plus important de prendre en compte ce projet d'aménagement que le parc est un élément clé de l'entrée du village.
- Planter des espèces de flore locale : Cela permet de favoriser la biodiversité dans les espaces verts. Par ailleurs, les espèces étant adaptées aux conditions locales du sol et du climat, elles auront des besoins minimum en entretien. Enfin, cela permet de conserver une certaine identité des lieux. De plus, une certaine sobriété dans le choix des espèces pourra être préférée aux massifs multicolores trop surchargés d'annuelles. Des paillages naturels limitent également l'évaporation.
- Mettre en valeur les vues et perspectives paysagères :
 - Ménager des axes de vue vers la Mairie et le village ancien depuis la D1e en provenance de Provins, à travers le parc de la Mairie.
 - Ménager un cône de vue sur le village depuis le carrefour de la rue de la mairie.
 - Maintenir la perspective existante le long de l'alignement d'arbres sur la D1e en provenance de Provins, et créer une perspective à l'arrivée depuis Sainte-Colombe.

*

*

*

- Entrée de village depuis la rue de la Roseraie :



- Séquence 1

- Afin de marquer le seuil d'entrée du village, les aménagements suivants peuvent être proposés :

- Réaliser un traitement de l'entrée du village avec une complémentarité de la signalétique et des aménagements paysagers :

- Accompagner le panneau d'entrée d'agglomération avec de la végétation de type haie basse de flore locale.

La haie peut être implantée de part et d'autre de la voirie, le long du terrain de sport et de l'espace agricole.

- Végétaliser le talus situé sur l'accotement gauche, afin de revaloriser l'image du village offerte par l'entrée actuelle. Une plantation à base d'espèces locales est préconisée.

- Adopter un nouveau traitement de la voirie à aspect plus villageois: on choisira de préférence des bordures de trottoir en calcaire ou grès et des caniveaux en pavés de grès, matériaux plus esthétiques que la bordure de trottoir préfabriquée en béton.

- Mettre en place un revêtement au sol de type pavés matérialisant des traversées piétonnes afin de les sécuriser.

- Aménager une voie douce, et mettre en place une traversée au niveau du terrain de sport.

Cette voie douce, accompagnée de végétal, permet d'assurer un partage de la voirie entre les usagers à l'entrée du village, et recentrer les aménagements vers des usages multiples de l'espace (cheminements piétons, pistes cyclables et prise en compte des personnes à mobilité réduite).

- Mettre en valeur les vues et perspectives paysagères : ménager les vues vers le parc boisé de la Mairie et vers la voie douce existante ; veiller à l'intégration paysagère des pavillons récents à l'aide de végétation de flore locale.

- Séquence 2

- Planter une végétation locale de type arbustes sur l'accotement du côté de l'espace agricole pour accompagner la voie douce. Cette haie permet de recréer une symétrie de la séquence.

- Un alignement d'arbres peut également être planté afin de créer un effet de porte du village, et de marquer la transition entre l'espace rural et l'espace villageois. Cet alignement rappelle celui situé au nord du parc boisé (tilleurs en tête de chat). Il donne également une impression de resserrement de la voie, incitant au ralentissement.

- Aménager une voie douce et la relier au cheminement existant le long du parc boisé. Cette voie permet de relier l'entrée du village au parc boisé de façon agréable et sécurisée.

- Séquence 3

Assurer une continuité de la voie douce jusqu'à l'entrée de Poigny par la rue des Grattons et sécuriser le carrefour de l'accès à l'école.

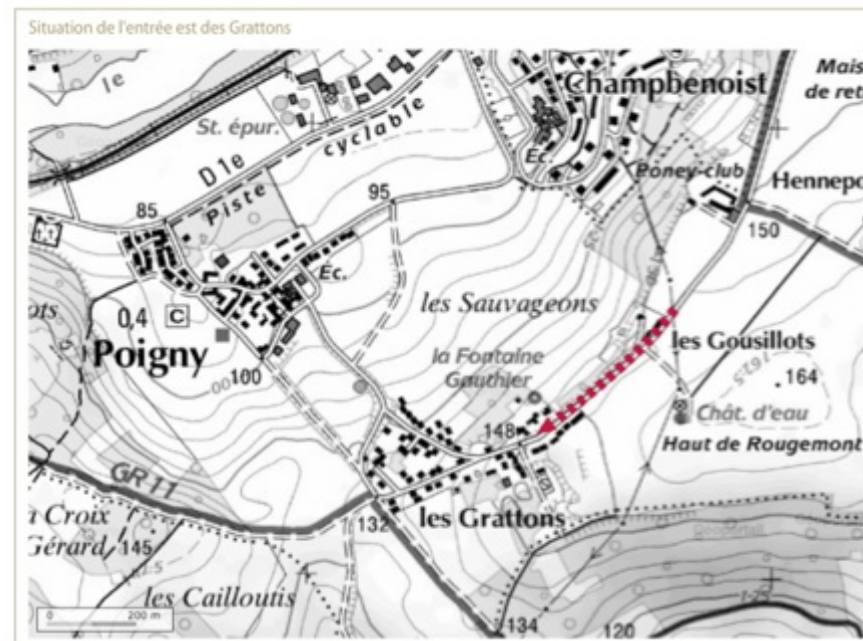
2.2 - Entrées Est aux Grattons

• Situation et diagnostic

Le hameau des Grattons est situé au sud-est du village de Poigny, sur le coteau du plateau de Sourdun.

L'arrivée aux Grattons par l'entrée est, depuis Provins, se caractérise par le passage le long du plateau agricole sur la gauche, et du coteau boisé sur la droite, laissant entrevoir des percées visuelles sur la Vallée de la Voulzie et le plateau de la Brie de Provins.

L'entrée du hameau présente une dissymétrie d'occupation du sol (espace agricole puis habitat sur la gauche, coteau boisé avec un relief important sur la droite). On note la présence du château d'eau, repère significatif dans le grand paysage.



Arrivée au hameau des Grattons depuis Provins.



• Les enjeux de l'aménagement :

Enjeux généraux : Des enjeux principaux apparaissent concernant le projet d'aménagement de l'entrée des Grattons (et plus généralement des entrées de Poigny) : des enjeux de sécurité des usagers, des enjeux relatifs à la préservation du cadre de vie et de l'image de Poigny et des Grattons.

Le maintien de la sécurité de l'entrée du village est, en effet, un point essentiel auquel doit répondre le futur aménagement, notamment en mettant en place un partage de la voirie entre les usagers.

L'amélioration du cadre de vie des habitants est le second point à prendre en compte. Créer un aménagement esthétique, agréable à emprunter et sécurisé à l'entrée des Grattons est essentiel afin de valoriser le cadre de vie des habitants.

Il sera nécessaire de sortir de la logique routière et de comprendre le site en s'appuyant sur les usages possibles des lieux, en valorisant l'existant et en recherchant la qualité de l'espace et du paysage.

Des séquences pour rythmer le parcours : Des séquences induites par la configuration des lieux peuvent rythmer le parcours et proposer des réponses locales à des problèmes de cheminements piétons, d'accès chez les riverains, de plantations, etc. Ces séquences permettent alors d'enrichir le tracé en maintenant une certaine pression sur la vigilance des conducteurs.

- Objectifs de l'aménagement :

- Marquer le seuil d'entrée du village afin d'améliorer sa perception et d'inciter l'automobiliste à ralentir et améliorer le traitement de la voirie et de ses abords.

La signalisation est actuellement accompagnée d'un ralentisseur mettant peu en valeur l'entrée du hameau. La création d'un effet de porte, le resserrement et le traitement des voies, la mise en contraste des paysages avant et après, doivent coïncider avec une lecture naturelle de l'entrée du bourg.

Il s'agit d'envisager l'aménagement dans un souci d'esthétisme et d'amélioration du paysage urbain. Il sera intéressant de créer une complémentarité entre les aménagements de voirie et les aménagements paysagers. Les revêtements de sols, le mobilier urbain, les plantations, etc ; participeront à la perception positive du site. Pour cela, des haies pourront être mises en place de part et d'autre de la voirie, et accompagnée d'une traversée de la voie douce.

- Assurer un partage de la voirie entre les usagers : créer des voies douces et cyclables.

La route ne doit plus être le support de l'unique usage automobile et permettre une appropriation et un usage des lieux par les piétons et les cyclistes. Il s'agit de mettre en valeur le cheminement existant le long des pavillons sur la gauche, et éventuellement de continuer cette voie jusqu'à Provins afin de permettre la promenade le long du coteau (des usagers empruntent déjà cet itinéraire).

- Conserver et améliorer l'aspect villageois de l'entrée des Grattons.

L'aménagement doit concourir à la perception d'un lieu habité afin que l'automobiliste conserve une vitesse adaptée. Le traitement de la chaussée et des voies douces, les revêtements de sols, le mobilier urbain, devront aller dans le sens d'un paysage « urbain », villageois. La chaussée se resserre, tout en ralentissant les flux routiers. Le gain de place est donné au cheminement doux et aux franges latérales où le végétal pourra jouer un rôle primordial. L'éclairage en place, de type urbain et en rapport avec le bâti environnant doit être conservé.

- Améliorer les clôtures existantes : Une campagne d'amélioration des clôtures serait à envisager, notamment le long des pavillons, afin d'améliorer leur intégration paysagère.

- Insérer le projet dans le grand paysage : La visibilité de l'entrée des Grattons dans le grand paysage doit être prise en compte dans l'aménagement, d'autant plus que le hameau est situé sur le coteau. De plus, le traitement paysager de l'aménagement doit prendre en compte les entrées existantes du village de Poigny. Par ailleurs, la création de voies douces à cette entrée doit tenir compte des cheminements existants à plus grande échelle.

- Donner une place au végétal : La présence du végétal dans cette traversée concourt à l'amélioration du cadre de vie des habitants et constitue un atout pour l'image du village.

Dans un premier temps, il est nécessaire de mettre en valeur les plantations existantes. De plus, il est intéressant de maintenir la végétalisation des voies douces afin d'isoler le piéton de la voiture et de la route, comme c'est le cas le long des pavillons. La palette des végétaux utilisés doit être constituée d'espèces locales et choisie en fonction de l'ambiance recherchée (palette végétale).

- Propositions pour l'aménagement de l'entrée est des Grattons

- Réaliser un traitement par complémentarité de la signalétique et des aménagements paysagers : accompagner le panneau d'entrée d'agglomération avec de la végétation de type haie basse de flore locale.

Le panneau d'entrée d'agglomération peut être avancé de quelques mètres, afin qu'il soit localisé en amont de la traversée piétonnière. Une haie basse peut être implantée de part et d'autre de la voirie et accompagner le panneau d'agglomération. Une plantation à base d'espèces locales est préconisée (palette végétale).

- Adopter un nouveau traitement des abords de voirie, ayant un aspect plus villageois. Ce traitement doit être symétrique de part et d'autre de la voirie, et réalisé à partir du panneau d'entrée d'agglomération. On choisira de préférence des bordures de trottoir en calcaire ou grès et des caniveaux en pavés de grès, matériaux plus esthétiques que la bordure en béton.

- Mettre en place un revêtement au sol de type pavés matérialisant des traversées piétonnes afin de les sécuriser (photos références).

- Aménager une voie douce le long du coteau afin de relier les Grattons à la ville de Provins, et de permettre un itinéraire de promenade pour les habitants (aménagement simple de type empierré fin par exemple).

- Mettre en valeur les vues et perspectives paysagères : Ménager quelques percées visuelles le long du coteau vers le plateau de la Brie et la Vallée de la Voulzie. Veiller à l'intégration paysagère des pavillons récents, par exemple en mettant en place une haie champêtre de flore locale.

