

DORMANS

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

DOCUMENT
DE
TRAVAIL

ETUDE D'ENTREE DE VILLE DOCUMENT N°1

Arrêté par délibération du Conseil Municipal du

Approuvé par délibération du Conseil Municipal du



Conseil - Développement - Habitat - Urbanisme

11 rue Pargeas 10000 TROYES Tél : 03 25 73 39 10 Fax : 03 25 73 37 53

cdhu.10@wanadoo.fr

I. Rappels réglementaires	3
A. Article L111-1-4 Modifié par la loi n°2011-525 du 17 mai 2011 - art. 124	3
B. Cadre général	4
II. Contexte initial	5
A. Périmètre d'études pour l'étude d'entrée de ville liée à la RD3	5
I. Occupation actuelle des sols et organisation spatiale	6
A. Occupation des sols et voies de communications	6
Espaces agricoles	7
Espaces urbains	8
Axes de communication	9
B. Organisation spatiale	10
II. Sécurité et nuisances	11
A. Sécurité de l'entrée de ville	11
B. Nuisances liées à l'entrée de ville	12
III. Qualité du site	13
A. Qualité paysagère	13
B. Qualité urbaine et architecturale	15
IV. Atouts et faiblesses du secteur d'entrée de ville	17
V. Description du projet	18
A. Le site	18
B. Le projet	20
C. Schéma de principe	23
VI. Conformité du projet au regard de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme	24
A. Nuisances	24
B. Sécurité	24
C. Qualité architecturale	24
D. Qualité urbaine	24
E. Qualité paysagère	24

I. Rappels réglementaires

A. Article L111-1-4 Modifié par la loi n°2011-525 du 17 mai 2011 - art. 124

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent 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 soixante-quinze 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 soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

Elle ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

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.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'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.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

B. Cadre général

L'ouverture à l'urbanisation d'un secteur ne peut et ne doit surtout pas ignorer les logiques de la ville dont il est partie intégrante. Il doit, tout en ayant son identité propre, être lié et conçu en complémentarité avec les autres quartiers de l'agglomération ou de l'entité urbaine, afin de se développer de façon cohérente. Généralement, on constate pourtant un développement anarchique des abords des villes et des agglomérations (grandes surfaces commerciales, grands ensembles d'habitation, bâtiments industriels, s'effectuant sans véritable prescription urbanistique). Parfois même dans ces espaces, il n'existe aucune intention de composition d'ensemble alors qu'il s'agit d'espaces privilégiés de développement urbain. En effet, situés près des réseaux d'échanges importants, voire même stratégiques, ces espaces peuvent permettre aux investisseurs de bénéficier, notamment pour leurs implantations commerciales, artisanales ou de services, de l'effet vitrine induit par la fréquentation de ces axes.

Fort de tout cela, Les dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme sont venues règlementer le droit des sols sur le territoire des communes traversées par une ou plusieurs voies dites à grande circulation. Ces dispositions ont pour principal objectif d'amener les municipalités à anticiper leur développement et à définir **un véritable projet urbain traduit dans les documents d'urbanisme**, à partir d'une réflexion d'ensemble sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers, dont les principes peuvent être résumés ainsi :

- Ne pas réduire la voie à sa fonction de transit, de desserte ou de vitrine, mais la considérer comme un véritable espace public.
- Passer de logiques techniques ou commerciales à une démarche urbanistique afin d'éviter de dégrader l'espace avoisinant.
- Continuer la ville, ces espaces demeurant indissociables, ils doivent se raccorder et participer.

Les dispositions de cet article prévoient qu'**en dehors des espaces urbanisés des communes**, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations, et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.

La RD3, et plus précisément depuis le croisement avec la RD 980 jusqu'à la limite communale avec la commune de Courthiezy, est classée Route à Grande Circulation en vertu du décret n° 2009-615 du 3 juin 2009.

Ce statut impose aux collectivités de communiquer au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modifications des caractéristiques de ces voies et toutes les mesures susceptibles de les rendre impropres à leur destination.

II. Contexte initial

Par délibération du Conseil Communautaire, la communauté de communes a décidé de lancer une déclaration de projet afin d'étendre la zone d'activités économiques implantée sur la commune de Dormans.

Cette procédure nécessite une mise en compatibilité du POS, conformément à l'article L123-14 du code de l'urbanisme. Le projet intercommunal porte sur un secteur longeant la RD3, pour laquelle l'urbanisation à proximité est interdite.

Toutefois, il est possible de déroger à cette prescription grâce à la mise en œuvre d'une étude spécifique dite « Etude d'entrée de Ville ».

Dans le cadre de la présente mise en compatibilité, cette étude s'avère nécessaire afin d'ouvrir à l'urbanisation des terrains situés le long de la RD3.

A. Périmètre d'études pour l'étude d'entrée de ville liée à la RD3

Cette étude s'attachera à analyser l'environnement proche de la RD3 à partir du récent giratoire reliant la RD3 à la RD980 jusqu'à l'entrée physique de l'agglomération, incluant ainsi le secteur défini par la déclaration de projet.



Dans ce cadre, il convient d'apporter quelques précisions quant à la teneur et l'impact de cette étude.

En effet, le cadre général des études d'entrée de ville concerne le plus souvent un ensemble de parcelles considérées comme la base d'un projet d'urbanisation d'ensemble. Dans le cadre de l'étude présentée ci-après les prescriptions relatives à l'article L.111-1-4 du code de l'Urbanisme ne porteront à terme que sur les portions de territoire directement concernées par l'implantation du projet de création de zone INAi2.

De plus, les principes d'aménagement dégagés par cette étude ne pourront être appliqués sur l'ensemble du linéaire de la RD3, dans la mesure où cette disposition pourrait laisser sous-entendre une possibilité d'urbanisation complète le long de cet axe.

Par contre, la présente étude ne se focalisera pas seulement sur le site en particulier, mais elle prendra en compte l'environnement de ce dernier afin de créer une certaine homogénéité.

Elle n'aura donc pour objectif que de définir des règles sur la portion de territoire directement concernée par ce projet d'urbanisation.

En dehors des espaces destinés à accueillir ce projet de constructions, les règles existantes restent applicables ainsi que les règles définies par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Le recul obligatoire de 75 m est donc maintenu sur toutes les autres parties du territoire communal.

I. Occupation actuelle des sols et organisation spatiale

A. Occupation des sols et voies de communications



	RD3, giratoire et RD980		Espace agricole
	Ru de Vassy		Espace naturel/semi naturel
	Alignement et végétation		Espace en friche
	Espace viticole		Espace économique
			Espace urbanisé

Depuis le giratoire, l'entrée de ville est typique des paysages de la vallée de la Marne avec ses coteaux viticoles.

De prime abord, l'urbanité de l'entrée de ville est discrète.

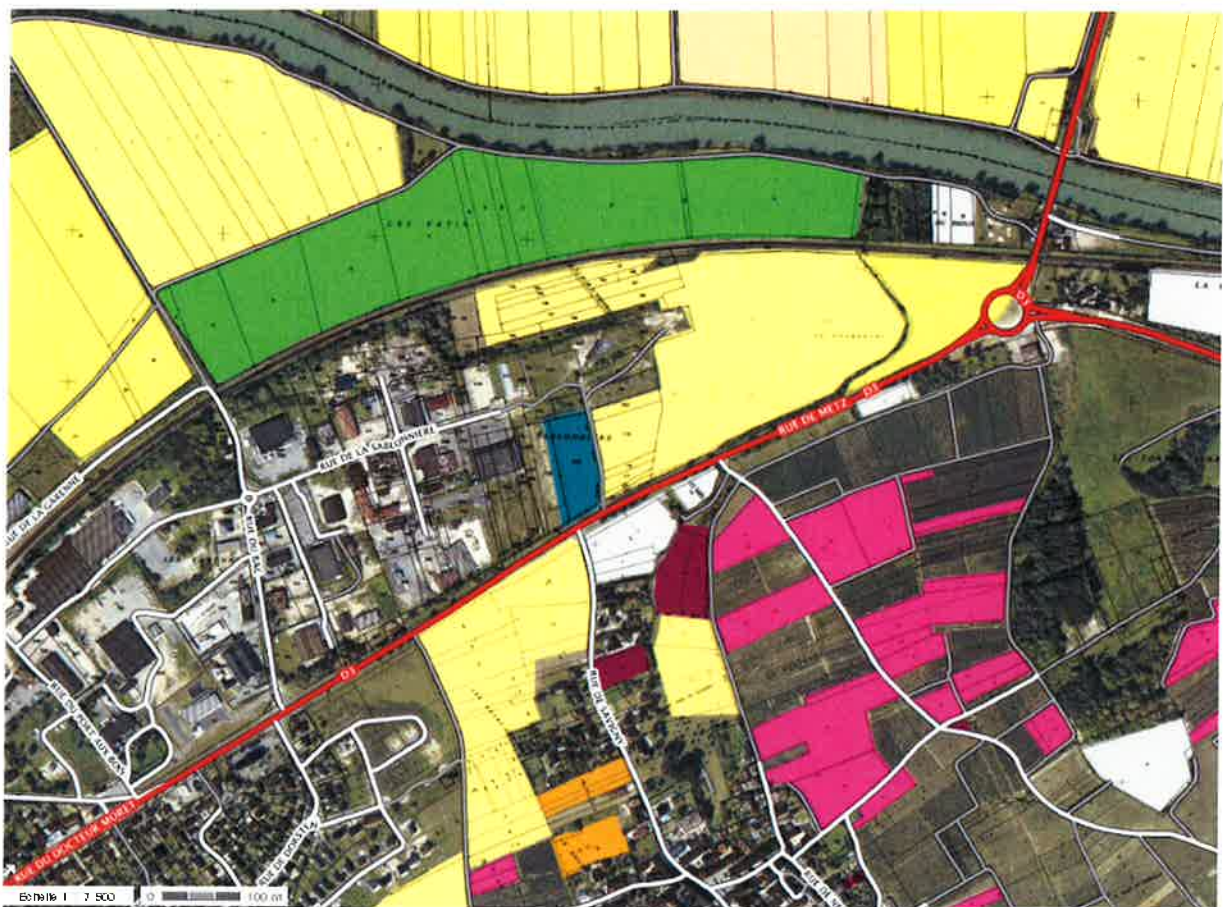
Au sud de l'axe routier, elle est rapidement marquée par le hameau de Vassieux qui introduit le bourg, en contre-plongée. Puis, on remarquera que l'espace urbanisé débute réellement à partir du panneau d'entrée d'agglomération où l'on retrouve une zone d'habitation récente avec le foyer d'accueil médicalisé.

Au nord, en contrebas, on apercevra la zone d'activité économique existante.

Espaces agricoles

Le paysage agricole est fortement marqué par la culture céréalière (en jaune/vert) sur les terrains plats (entre la RD3 et la voie ferrée notamment).

Une majeure partie du coteau Sud, à proximité immédiate du bourg et des cultures céréalières, correspond à la zone AOC Champagne.



Espaces urbains

Les espaces bâtis le long de la RD3 sont des espaces récents.

Au nord de la RD3, située en contrebas, on aperçoit la zone d'activités économiques des Varennes, avec ses nombreux bâtiments.

Même si les talus proches de la RD3 forment une enveloppe végétale agréable, on remarque que les bâtiments d'activité ont été implantés dans un souci de fonctionnalité et non d'ordonnancement urbain.

De ceci, découle une image anarchique de la zone d'activité.



Vue sur la zone d'activités depuis la RD3

Au sud de la RD3, on retrouve un lotissement récent et le centre d'accueil médicalisé qui tranchent avec les espaces agricoles voisins, on notera qu'aucune transition visuelle n'a été réalisée.



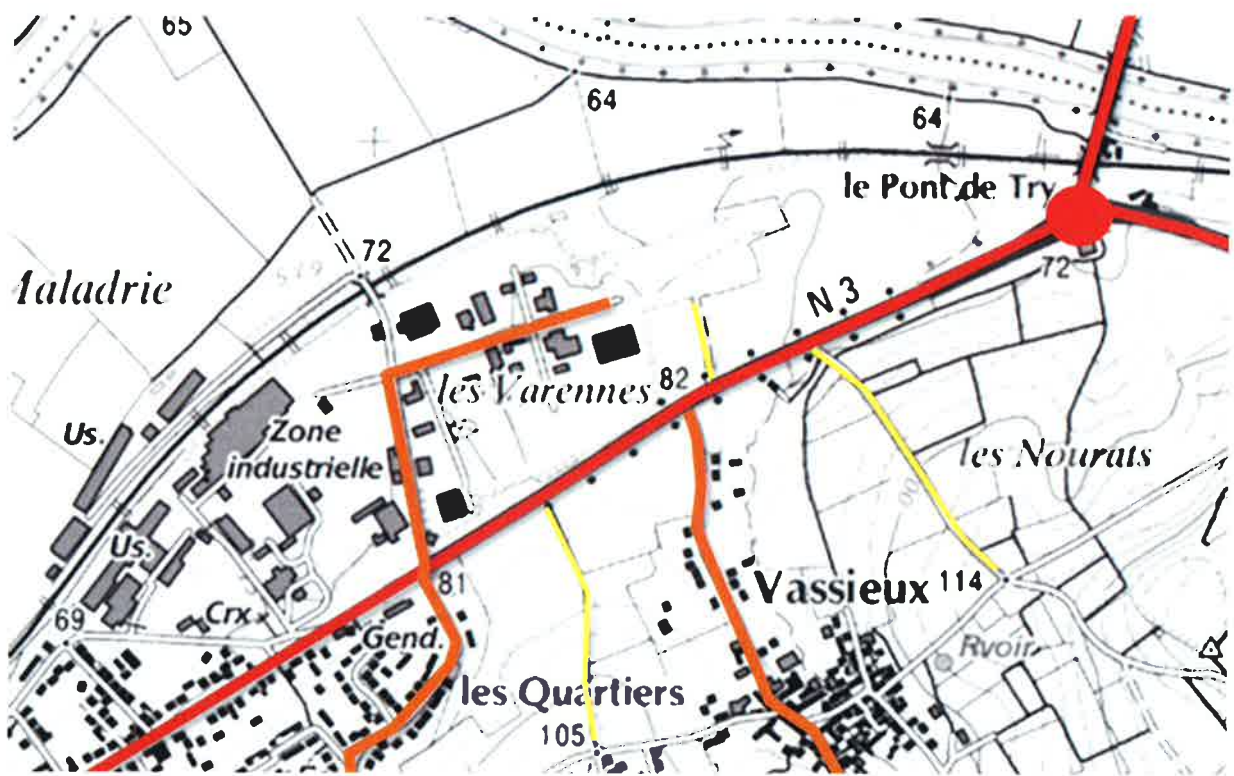
Vue sur le lotissement et le foyer depuis la RD218

Axes de communication

Dans ce secteur, le seul axe de circulation principal reste la RD3.

Quelques voies de desserte et chemins agricoles viennent desservir cet axe.

- côté Nord :
 - On note la présence d'un chemin agricole, desservant les terrains.
 - Dans la partie agglomérée du site, la rue du Bac (avec un carrefour équipé d'un feu tricolore) permet un accès à la zone d'activités des Varennes.
- côté Sud, plusieurs voies débouchent sur la RD3 :
 - 2 chemins agricoles qui grimpent à flanc de coteau
 - 2 voies de dessertes importantes :
 - La rue de Savigny, RD218, qui représente une des voies d'accès principales au hameau de Vassieux et dont l'accès se fait grâce à un tourne-à-gauche central matérialisé par un marquage au sol.
 - La rue de Dorsten qui prolonge la rue du Bac et qui représente un axe de desserte locale.



Enfin, il est à noter que la RD3 est bordée par de grands arbres d'alignement qui cadrent bien l'axe de circulation et découpent le paysage en séquences.

B. Organisation spatiale

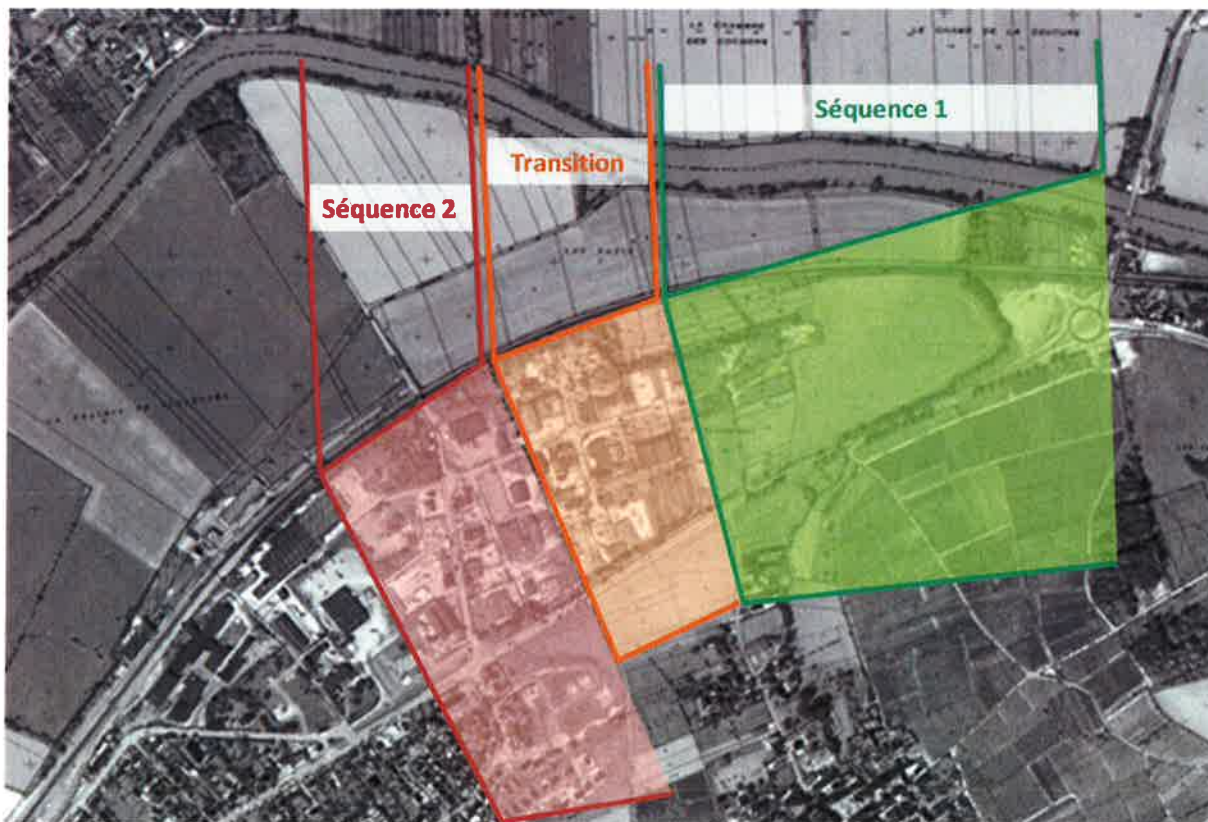
Comme évoqué précédemment, on retrouve 2 séquences d'entrée de ville, très marquées et facilement distinctes.

La séquence 1 est une séquence à consonance naturelle et agricole. Cette séquence offre des paysages fermés multiples avec au sud, les coteaux viticoles et au nord, un espace agricole coupé par le ru du Vassieux.

L'espace dit « de transition » offre une bonne visibilité sur l'entrée de ville Est de Dormans. Elle se fait à partir du croisement avec la rue de Savigny, point haut de l'entrée de ville et de l'autre côté, avec la zone d'activité située en contrebas qui reste néanmoins visible malgré la présence d'un talus végétalisé.

La séquence 2 est purement urbaine. Elle se fait à partir du carrefour des rues du Bac et de Dorsten. On y retrouve les composantes de l'urbanisation, avec un bâti en retrait, présentant de nombreux accès sur la RD3.

L'existence de nombreux bâtiments hauts et en alignement marquent bien l'urbanité du secteur.



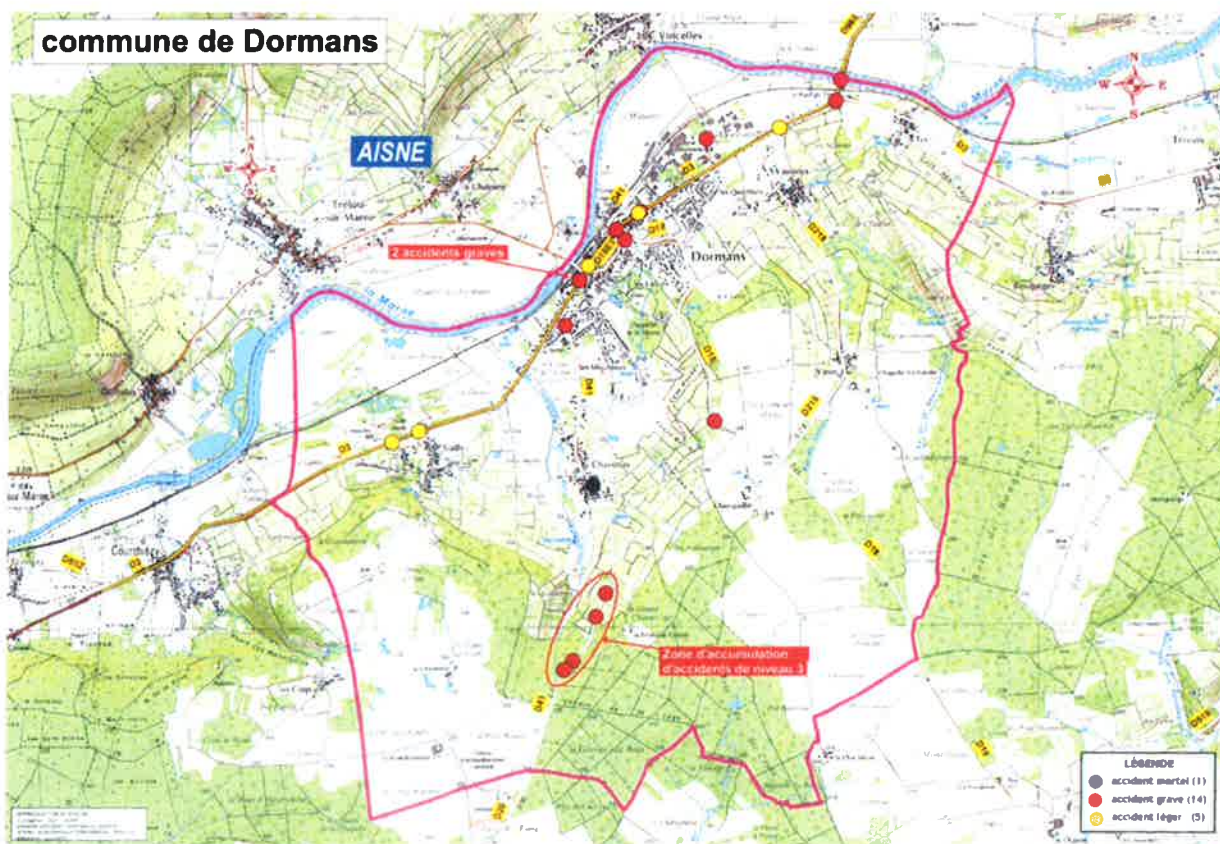
II. Sécurité et nuisances

A. Sécurité de l'entrée de ville

La RD3 est une importante liaison routière qui supporte un trafic journalier conséquent.

Sur le territoire communal, on dénombre 20 accidents corporels répertoriés entre 2005 et 2009, impliquant 33 véhicules et faisant 33 victimes. 10 de ces accidents se sont produits en agglomération dont 1 en intersection ce qui rend cette voie la plus accidentogène.

Un diagnostic de sécurité routière de l'itinéraire RD3 a alors été réalisé et a conduit à la création d'un giratoire à l'intersection des RD3 et RD980, intersection clé pour la présente étude entrée de ville.



Plus précisément, dans le secteur étudié, la sécurité a été au cœur des aménagements les plus récents suite à 2 accidents légers et graves répertoriés.

Le récent giratoire diminue fortement les risques au croisements des RD3 et RD980.

La visibilité vers le bourg est assez faible en arrivant au croisement avec la RD218.

En dehors de l'agglomération, rappelons qu'aucun accès privé ne débouche sur la RD3, hormis la RD218 et 3 chemins agricoles.

Enfin, notons qu'il n'existe aucun espace sécurisé pour les déplacements piétons et cyclistes depuis le nouveau giratoire jusqu'au croisement de la rue du Bac et de la rue de Dorsten.

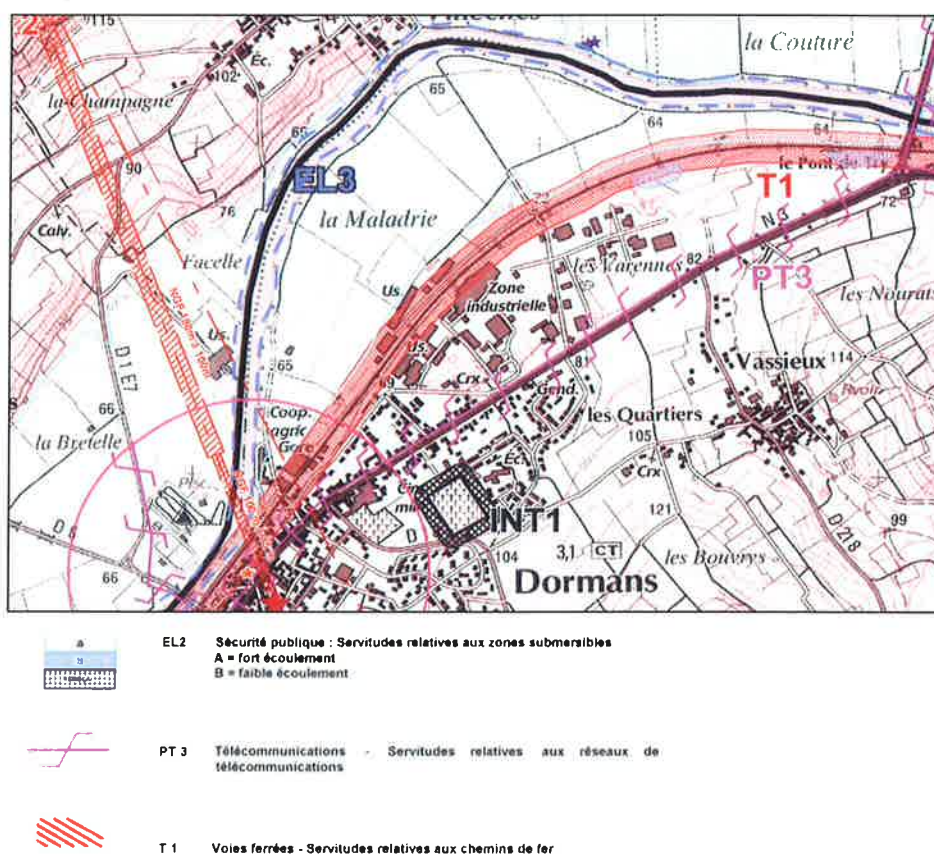
B. Nuisances liées à l'entrée de ville

La principale nuisance que l'on retrouve en entrée de ville est la nuisance sonore.

La présence de la voie ferrée et la RD3 impactent directement le secteur d'études.

- L'arrêté préfectoral du 24 juillet 2001 régit le bruit aux abords du tracé des voies ferrées : ligne de Noisy le Sec à Strasbourg. Cette dernière est classée en catégorie 1. Le secteur affecté par le bruit est défini dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de la voie (à partir du rail extérieur de la voie)
- L'arrêté préfectoral du 24 juillet 2001 régit le bruit aux abords du tracé des routes nationales : la RD3. Pour la portion qui nous concerne, cette dernière est classée en catégorie 3. Le secteur affecté par le bruit est défini dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de la route (à partir du bord extérieur de la chaussée).

On retrouve 3 servitudes d'utilité publique en entrée de ville, les servitudes EL2, PT3 et T1, représentées ci-dessous :



Enfin, le SDAGE du bassin Seine-Normandie a identifié une zone à dominante humides dans le secteur d'études. Deux études menées par la SAFER, l'une dans le cadre de la Loi sur l'eau et l'autre concernant la zone humide ont permis de préciser que cette dernière est absente au sud de la voie ferrée.

En effet, les conclusions de l'étude Zone Humide indique que :

« La parcelle à l'Ouest du ru de Vassieux ne présente pas de perturbations anthropiques, autre que celles d'un espace cultivé, de sorte que nous pouvons conclure à un état de zone non humide, autant par ses caractéristiques pédologiques, biologiques et par ses habitats. »

Concernant les terrains situés à l'Est du ru, il est difficile de déterminer la présence ou l'absence de zone humide du fait de l'état des sols dû aux remblais.

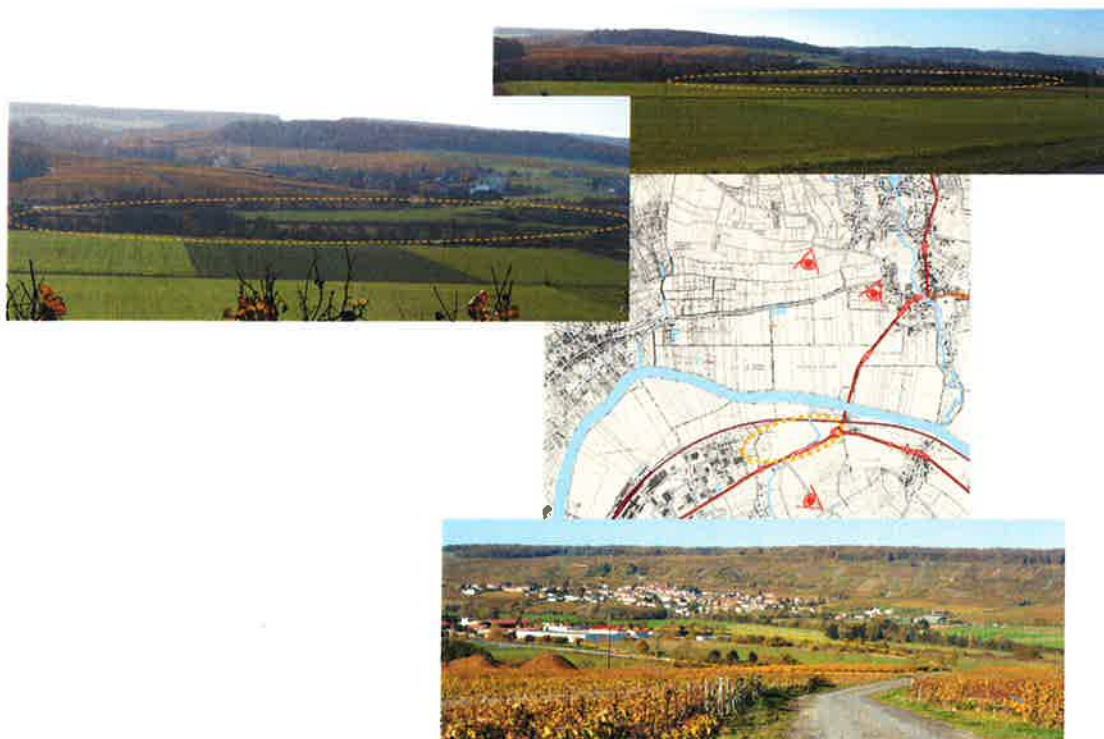
« Ces éléments ne nous permettent pas de conclure à un état hydromorphe d'une partie du site à l'Est du ru de Vassieux, même si les critères pédologiques sont remplis pour caractériser une zone humide. En revanche, nous indiquons sur la carte ci-après et à titre d'information la zone qui permettrait, selon les seuls critères pédologiques, de la qualifier de zone humide, dans le cas où nous ne prendrions pas en compte les perturbations anthropiques qu'a subi la parcelle à maintes reprises, et qui empêchent d'affirmer de manière absolue la présence d'une zone humide. »

III. Qualité du site

A. Qualité paysagère

Les vues lointaines et dominantes permettent d'estimer l'intégration du site dans son environnement naturel et urbain : la vallée de la Marne, les coteaux viticoles, les boisements de plateau, ses villages à flanc de coteaux (au loin Vincelles et Vassieux) et l'entité urbaine (Dormans) sont autant d'éléments qui composent la qualité paysagère du site.

Il reste très visible notamment depuis la RD1 qui relie Verneuil à Vincelles mais également du chemin d'exploitation n°137 dit de Vassieux à Try ainsi que du chemin menant à Champvoisy.





Vue vers Dormans depuis le giratoire

Depuis la RD3, le paysage environnant est de qualité. A partir du giratoire, la végétation très présente se caractérise par les arbres d'alignement, qui soulignent les courbes de la voie et délimitent les espaces.

Par contre, le secteur le plus proche du giratoire est peu qualitatif, voire délaissé.

Son encadrement par la ripisylve du ru du Vassieux l'exclut du grand paysage, conférant à ce site peu qualitatif une place peu marquante dans le paysage.



Vue vers l'espace délaissé depuis le giratoire

Ensuite, jusqu'à l'entrée de ville, le paysage est qualitatif. Les arbres d'alignement ont un rôle fort dans la perception du paysage et ouvrent des fenêtres successives vers la vallée et les coteaux.



Vues sur la RD3

En revanche, la zone d'activités existante a un impact paysager assez négatif sur l'entrée de ville. On remarque un manque d'harmonie du bâti, avec la présence de nombreux espaces de stockage, nécessaires aux activités en place. Néanmoins, là encore, selon les saisons, la végétation crée un rideau qui limite l'impact visuel de la zone, renforcé par le relief existant.



Vue sur la zone d'activités depuis la RD3

De l'autre côté, le paysage urbain visible est assez classique, prenant la forme de lotissements récents avec peu de plantation. La présence du foyer, avec ses couleurs, formes et hauteur marque l'urbanité croissante du site.



Vue les lotissements récents et le foyer de Dormans depuis la RD3

B. Qualité urbaine et architecturale

On retrouve 3 entités urbaines le long de cette entrée de ville.

La première est le hameau de Vassieux, niché à flanc de coteau et accessible par une voie de desserte sinueuse. Il est intégré à l'environnement du fait de son enveloppe végétale fournie. L'architecture visible est traditionnelle des habitations marnaises de la seconde moitié du XXème siècle.



Vue sur Vassieux depuis la RD3

La seconde entité est la partie « habitée » de l'entrée de ville de Dormans. Elle se caractérise par une architecture traditionnelle de lotissement des années 90/2000, sans réelle recherche d'harmonie des formes, des teintes, et peu représentatives de l'architecture traditionnelle.

La pente et l'absence de végétation font de ces premières habitations des éléments très marquants. Le geste architectural du foyer est plus engageant et son implantation proche de la RD3 en fait un marqueur visuel fort de l'entrée de ville.



Vue sur l'entrée de ville de Dormans depuis la RD3

Les espaces publics sont principalement routiers avec des éclairages publics hauts n'entrant pas en conflit avec la fréquente circulation de poids-lourd. La circulation piétonne est plutôt aisée sans toutefois être accessible aux personnes à mobilité réduite.

La dernière entité est la zone d'activités des Varennes. Celle-ci a toute son importance puisque le projet doit permettre l'extension de cette zone.

L'architecture est mixte et fonctionnelle. La majorité des bâtiments répond à des critères techniques et affiche les couleurs des enseignes. La présence d'habitation atteste du manque d'harmonie et renforce le manque d'identification de la zone.

Les espaces publics sont sobres et dédiés à la circulation automobile/véhicules lourds avec de petits trottoirs difficilement accessibles et praticables. On retrouve de nombreuses impasses au sein de la zone d'activités.



Vues sur la zone des Varennes depuis la RD3



Vue sur l'espace public de la zone des Varennes

IV. Atouts et faiblesses du secteur d'entrée de ville

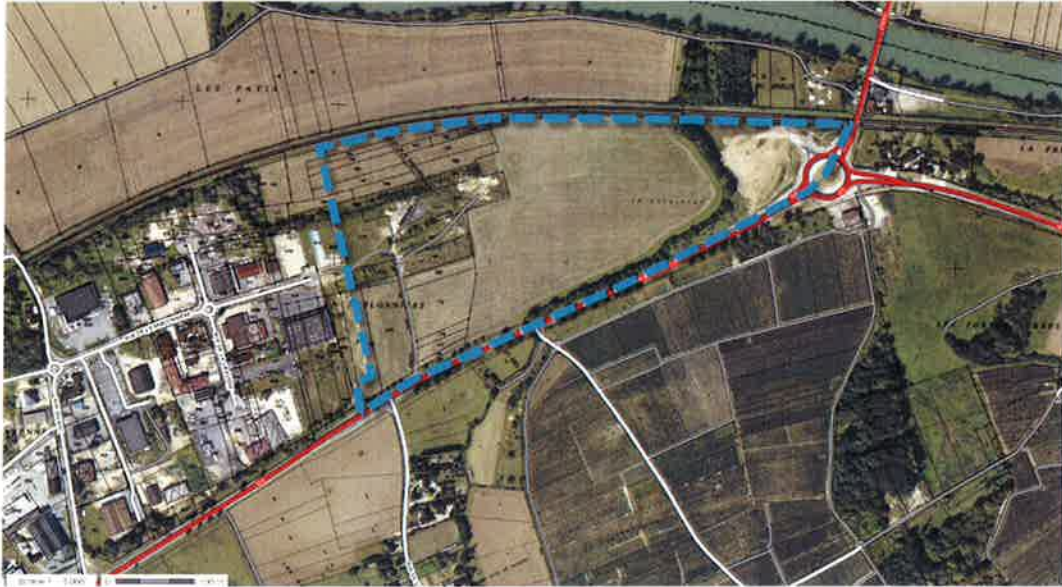
Thématique	Atouts	Faiblesses
Circulation et accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> - RD3 : axe privilégié - Accessibilité véhicule aisée avec le giratoire - Accès à la zone des Varennes facilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'aménagement cycliste ou piéton le long de la RD3 - Espaces publics peu adaptés aux piétons dans la zone existante
Circulation et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Le giratoire aménagé suite à une étude sécurité - Le feu tricolore qui ralentit fortement la vitesse en entrée de ville - Pas d'accès privés directs à la RD3, seulement quelques voies et chemins 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'aménagement cycliste ou piéton le long de la RD3 - Visibilité réduite à hauteur du carrefour avec la RD218
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'espace habité directement le long de la RD3 jusqu'à l'entrée d'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> - Une nuisance sonore présente avec la RD3 et la voie ferrée. - Quelques servitudes d'utilité publique
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - Un ensemble paysager typique de la vallée de la Marne - Le rôle prépondérant des arbres d'alignement - Le rôle important de la ripisylve du ru du Vassieux - De beaux panoramas vers les coteaux - Le relief qui atténue l'impact visuel de la zone d'activités 	<ul style="list-style-type: none"> - L'absence de valorisation paysagère de la zone d'activités existantes - L'absence de ceinture végétale autour du bourg sur le coteau sud - L'impact négatif du terrain vague au giratoire
Urbanisme et architecture	<ul style="list-style-type: none"> - Une entrée de ville bien définie - Une large voie facilement mobilisable - Le foyer d'accueil médicalisé, geste architectural contemporain marquant l'entrée de ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Le manque d'accessibilité piétonne le long de la RD3 - Ainsi que dans la zone d'activités des Varennes - L'organisation de la zone d'activité, peu harmonisée - L'architecture fonctionnelle de la zone d'activités, valorisant peu l'espace et l'entrée de ville

V. Description du projet

A. Le site

Plus précisément, le site impacté par le projet intercommunal correspond à l'ensemble des terrains situés le long de la RD3, depuis le giratoire jusqu'à la zone d'activités existante.

Il est délimité au nord par la voie ferrée et au Sud par la RD3.



Ce secteur se caractérise par un relief plat, exception faite d'un fort talus existant entre la zone d'activités existante et les terrains encore agricoles.

L'ensemble du site est à forte connotation agricole avec la présence de 2 secteurs de friche aux 2 extrémités du site.

D'un point de vue environnemental et paysager, les 2 éléments marquants sont la ripisylve du ru du Vassieux et les arbres d'alignement de la RD3.

En matière d'accessibilité, Le giratoire a d'ores et déjà prévu une bretelle d'accès en attente qui permettra de créer une traverse qui formera une liaison avec la zone d'activités existante qui se termine jusqu'à présent en impasse en bordure du site. On notera également la présence d'un chemin d'accès agricole.



B. Le projet

Le projet porté par la communauté de communes a pour objectif de répondre à la demande en mobilisant une surface dédiée et en apportant une certaine mixité économique en lien avec la zone des Varennes.

Ce projet s'appuie sur 3 grands principes :

- un principe de gestion des circulations
- un principe économique
- un principe paysager et environnemental.

• **Le principe de gestion des circulations** s'appuie en premier lieu sur les aménagements existants. Il s'agira de ne pas multiplier les accès à la zone. **Le parc d'activités sera accessible en 2 points principaux.**

Par giratoire, aménagé pour en faciliter l'accès ainsi que par la voie sans issue de l'actuelle zone d'activités des Varennes.

Cela permettra donc de créer une voie de desserte principale traversante. De fait, les flux vers la nouvelle zone et l'actuelle zone des Varennes pourront se faire directement depuis le giratoire.

De même, les usagers pourront rejoindre la nouvelle zone par les voies existantes, de manière plus sécurisée. A terme et en accord avec le Conseil Général, un accès secondaire pourrait être créé au droit du chemin rural de la Sablonnière.

✓ **La voie principale**, épine dorsale traversant l'ensemble du site, sera marquée par une emprise plus importante et un traitement végétal plus étudié par rapport à l'actuelle zone des Varennes. Celle-ci pourra faire l'objet d'un réaménagement de l'espace public.

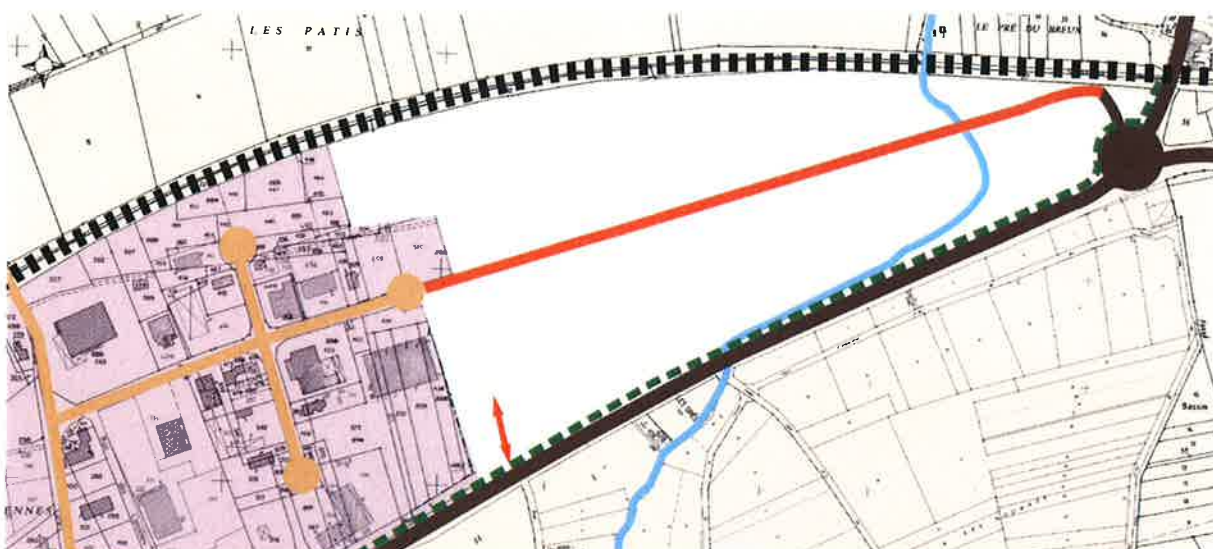
✓ **Les voies secondaires** auront une emprise plus réduite avec trottoir d'un seul côté. Elles pourront se terminer en impasse à condition de permettre aux poids-lourd de faire demi-tour.

La gestion des circulations passe également par **l'aménagement d'une piste cyclable le long de la RD3**, offrant ainsi aux usagers un espace dédié sécurisé. L'emprise publique de la RD3 permet de réaliser cet aménagement sans nuire à la circulation.

Cette **circulation cycliste sera prioritaire** dans le cas de croisement avec une voie créée et la **circulation piétonne devra être assurée sur l'intégralité de la zone.**

A noter que **la voie ferrée** jouxte immédiatement le site, et que la gare de Dormans est directement accessible par la rue des Varennes. Ce positionnement peut être à exploiter.

La Marne est également une alternative aux transports routiers qui pourra être utile aux activités du futur parc. Elle est **également immédiatement accessible via la rue des Varennes**, qui permet d'accéder au port.



- **Le principe de développement économique** s'appuie sur un découpage en 3 secteurs selon le type d'activités économiques à accueillir :

- Un espace commercial
- Un espace artisanal, viticole et industriel
- Un espace mixte

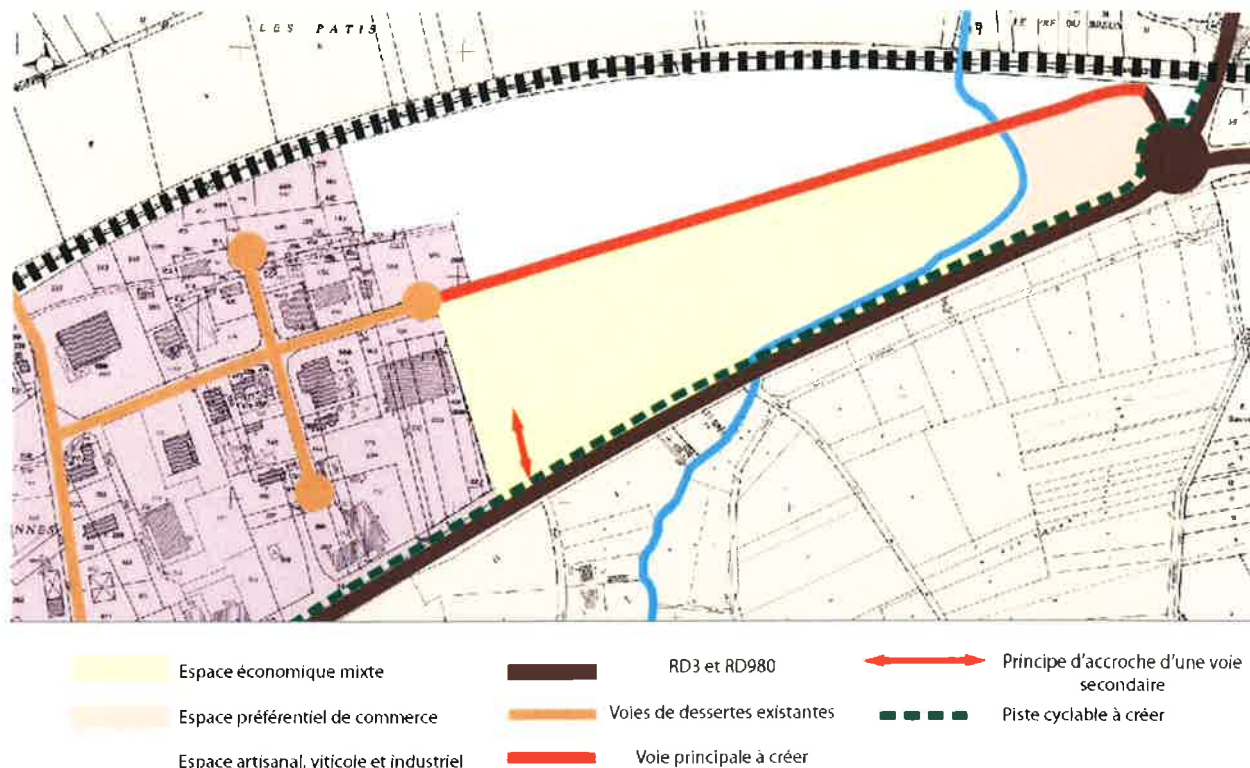
✓ **L'espace commercial** se localise sur la partie proche du giratoire afin de profiter d'une visibilité importante. Il se définit comme une zone « vitrine » qui nécessite une mise en valeur architecturale.

En effet, ce secteur a une forte sensibilité externe et intérieure par sa situation en bordure de la RD3, de la voie principale et du giratoire. Il s'agira d'accueillir des activités commerciales complémentaires de l'offre du centre-bourg, sans toutefois entrer en concurrence.

✓ **L'espace artisanal, viticole et industriel** se localise à proximité de la voie SNCF. Il s'agira dans ce secteur de regrouper les activités de type artisanat, industrie mais aussi d'activité viticole. Cet espace aura donc la vocation de prolonger le développement économique engagé avec la zone des Varennes mais aussi d'accueillir au sein de la zone, les activités en lien avec l'activité viticole, limitant ainsi le mitage de l'espace agricole sur le territoire communal et les possibles nuisances pour les habitants.

✓ **L'espace économique mixte** se localise le long de la voie principale, côté RD3. Cet espace mixte permettra d'accueillir des activités économiques sans réelles distinctions. Il s'agira de maintenir un espace constructible pour les entreprises locales.

Avec ces 3 secteurs répartis sur environ 15ha, le projet permettra ainsi tout en répondant à une forte demande de promouvoir le développement économique et d'accueillir des activités complémentaires de celles existantes sur le territoire.



Le principe paysager et environnemental s'appuie quant à lui sur 2 points :

Le maintien des éléments forts du paysage et de l'environnement du site
La valorisation architecturale et paysagère du projet

Le projet de développement économique de la zone ne pourra se faire qu'en **garantissant le maintien du ru du Vassieux** et sa ripisylve, corridor écologique traversant la zone. Le rejet direct des eaux dans le ru est proscrit.

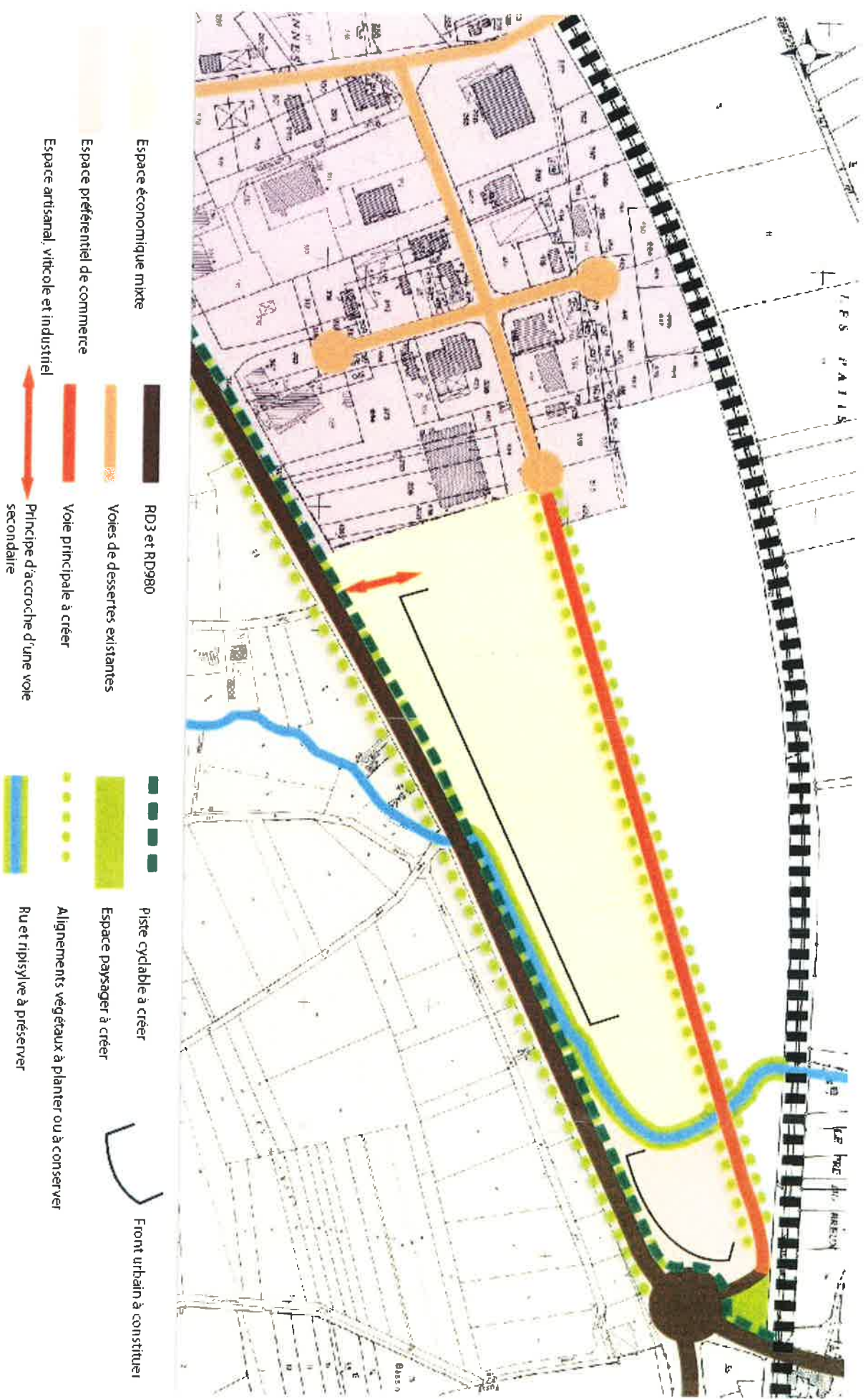
De la même façon, les **arbres d'alignement existants le long de la RD3 seront maintenus** afin de conserver l'écrin végétal de la zone et le paysage d'entrée de ville verdoyant décrit plus haut. Des arbres complémentaires pourront être plantés en accord avec le Conseil Général.

La valorisation paysagère du projet passera par l'**aménagement des voies**, qui seront plantées afin d'éviter un aménagement peu qualitatif. L'entrée **par le giratoire devra également faire l'objet d'un aménagement paysager qualitatif**, liant arbres et arbustes. **Les espaces libres et les espaces de stationnement seront également plantés** afin d'éviter d'avoir des délaissés peu attrayants. De même, les dépôts à l'air libre seront le plus possible camouflés depuis la RD3.

L'intégration architecturale des bâtiments d'activités se fera tout d'abord grâce à une hauteur maximale de 10m le long de la RD3, minimisant l'impact visuel des constructions. De plus, des règles précises de formes, volumes et teintes sont créées afin de favoriser le développement harmonieux de la zone notamment avec son environnement proche et permettre une bonne intégration dans les panoramas.

L'effet simple « vitrine » sera mis au second plan avec des règles évitant de construire des bâtiments uniquement aux couleurs d'une enseigne ou entreprise. Les clôtures seront ici règlementées afin de créer une harmonie entre elles. Finalement, il sera interdit de laisser apparents des matériaux destinés à être revêtus.

C. Schéma de principe



VI. Conformité du projet au regard de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme

A. Nuisances

La nuisance la plus importante de ce site est la nuisance sonore liée à la RD3 et à la voie ferrée. Les activités qui seront accueillis n'engendreront pas de nuisances complémentaires. Elles prennent en compte cette nuisance sonore ainsi que les servitudes présentes.

B. Sécurité

Les problèmes de sécurité liés au site impactent principalement les piétons et cyclistes. La réalisation d'une piste cyclable permettra de mieux définir les usages de route. De plus, la notion de sécurité passe par l'optimisation des accès à la zone existants, sans créer de nouveaux accès privés à la RD3 en s'appuyant sur les récents aménagements.

C. Qualité architecturale

La qualité architecturale du site ne sera pas remise en cause par le présent projet. Le règlement de la zone NAI2 permettra une bonne intégration architecturale des bâtiments, notamment du fait des hauteurs, des teintes autorisées et des matériaux interdits. La qualité architecturale de la nouvelle zone sera plus qualitative que celle de la zone existante.

D. Qualité urbaine

La qualité urbaine du site passe en premier lieu par son aménagement d'ensemble. La création d'un axe principal traversant la zone du giratoire jusqu'à la zone existante permettra une urbanisation cohérente. De plus, l'implantation du bâti et l'aménagement des espaces extérieurs permettra également d'accueillir divers types d'entreprises de taille variée au sein d'un tissu urbain aéré.

E. Qualité paysagère

Le caractère paysager du site ne sera pas remis en cause, bien au contraire. La qualité de l'existant sera maintenue, notamment les alignements d'arbres de la RD3 et la ripisylves du ru de Vassieux. De plus, les aménagements projetés permettront une revalorisation de la zone économique. Finalement, le maintien des éléments paysagers les plus marquants lié à une recherche d'intégration au site du bâti et des ilots, notamment par le végétal, permettra une harmonisation paysagère de qualité dans le grand paysage communal.

En ce sens, le projet est entièrement conforme avec les dispositions de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.