

Plan Local d'Urbanisme

SERVON

ELABORATION	1 ère REVISION
prescrite le : 14 juin 2001 arrêtée le : 26 juin 2003	prescrite le : 15 mars 2007
approuvée le : 19 mars 2004	arrêtée le : 7 juin 2012
modifiée les : 23 juin 2005 18 octobre 2007 - 19 mai 2011	approuvée le : 20 juin 2013
révision simplifiée le : 18 septembre 2008	modifiée le :
révision simplifiée le : 17 septembre 2009	mise à jour le :
révision simplifiée le : 16 septembre 2010	



PIECE N° 2.3

**ORIENTATIONS
D'AMENAGEMENT
ET DE
PROGRAMMATION**

VU pour être annexé à la délibération du :
20 juin 2013

agence d'aménagement et d'urbanisme



hôtel entreprises, rue Monchaviant 77250 ECUELLES
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.

Article L123-3

Dans les zones d'aménagement concerté, le plan local d'urbanisme peut en outre préciser :

- a) La localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer ;
- b) La localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.

Il peut également déterminer la surface de plancher dont la construction est autorisée dans chaque îlot, en fonction, le cas échéant, de la nature et de la destination des bâtiments.

Article R*123-3-2

Les dispositions relatives aux zones d'aménagement concerté, prévues aux a et b de l'article L. 123-3, figurent dans le règlement du plan local d'urbanisme ou dans les orientations d'aménagement et de programmation ou leurs documents graphiques.

*

*

*

II – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- Les "orientations d'aménagement et de programmation" du P.L.U révisé portent sur le seul sujet de la ZAC du Noyer aux Perdrix.

1 : Diagnostic : les enjeux et les objectifs

1.1 - La sensibilité des paysages :

L'analyse a porté sur la perception du paysage par l'automobiliste et sur l'analyse des avantages et inconvénients des options d'aménagement concernant la RN 19, en termes - tout d'abord - de paysage et d'aménagement des nouveaux quartiers de Servon.

- La perception depuis la RN 19 : (confer pages suivantes : le paysage de la RN 19 : les planches "entrée progressive dans la ville" et "traitement actuel des abords").

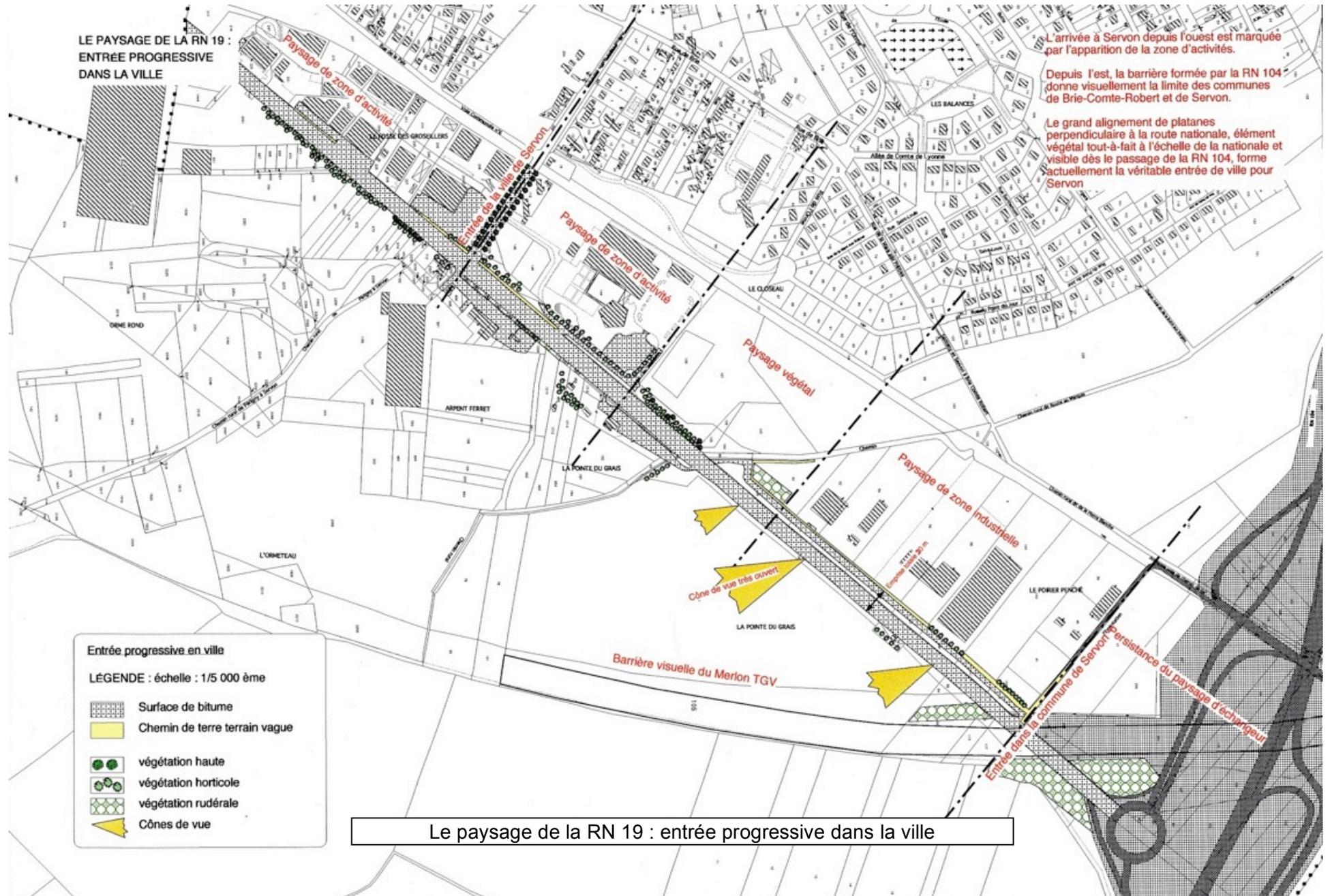
Actuellement, la RN 19 passe déjà en dehors du centre-ville. Depuis l'ouest vers l'est, c'est l'apparition de la zone d'activité qui indique l'arrivée sur le territoire de la commune.

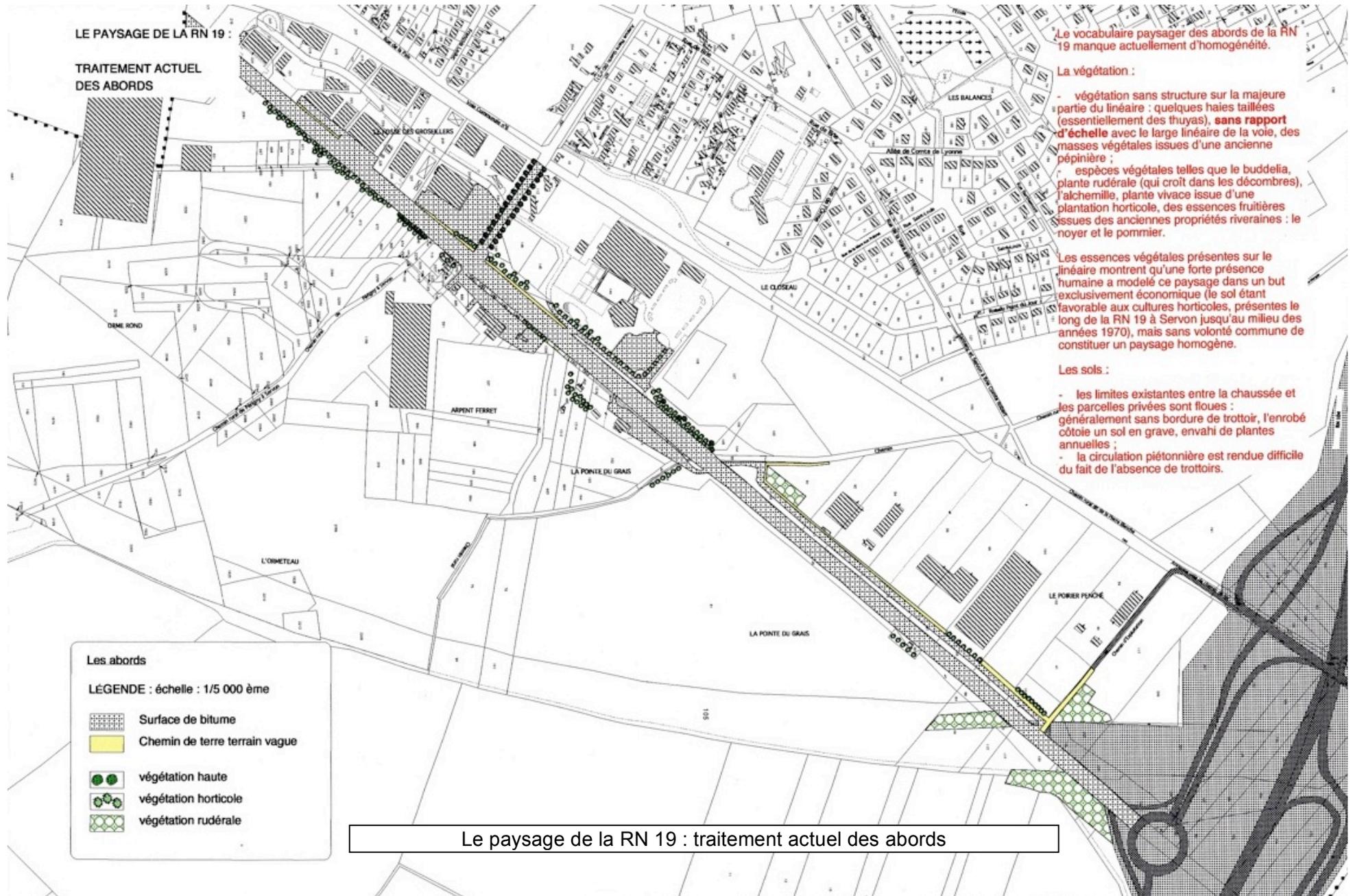
Depuis l'est vers l'ouest, l'entrée dans Servon est marquée par le franchissement de la Francilienne. L'automobiliste non averti ne perçoit pas qu'il change de commune, d'autant plus que, visuellement, la zone d'activité traversée à Brie se poursuit à Servon.

- L'élément fort du paysage, marquant l'entrée actuelle dans le village rue Pierre Guérin, est formé par le double alignement de platanes, planté en quinconce et implantés transversalement par rapport à la RN 19, sur un sol sans relief.

Ces alignements d'arbres de haut jet constituent un élément de repère, en vues lointaines, dans un paysage de plateau.







• **1.2 - Avantages / inconvénients des principales hypothèses d'aménagements routiers à long terme :**

• Option n° 1 : élargissement de la RN 19 avec création de contre-allées. (esquisse d'aménagement sur place de la RN 19).

Ce projet envisageait, au carrefour de l'avenue Pierre Guérin, un enfouissement de la RN19. Actuellement, la liaison entre les terrains nord de Servon et les zones d'activité se limite à cette rue.

- Avantages de cette solution : la conservation du tracé originel de la route Paris-Provins, la ligne droite révélant un paysage de plateau puis la courbe (à Santeny) sur le flanc de la vallée du Réveillon.

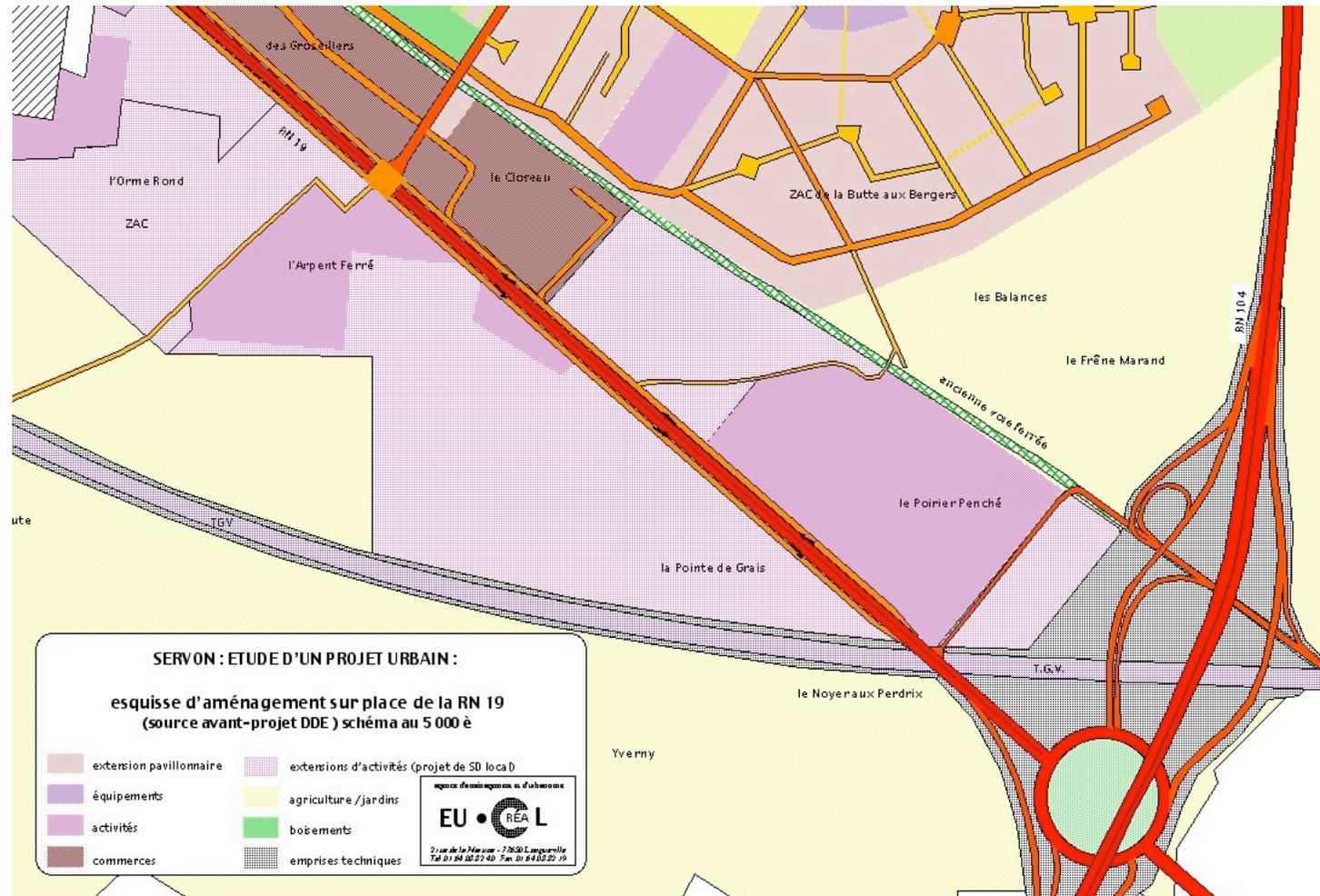
- Inconvénients :

• l'élargissement, tout comme les trémies dues à l'enfouissement de la nationale, formeraient entre les nouveaux et anciens quartiers une barrière physique difficile à franchir pour le piéton et l'automobiliste (et constitueront également une barrière visuelle préjudiciable à la qualité d'une vraie entrée de ville) ;

• la contrainte de flux séparés des automobilistes usagers de la RN 19 et de ceux qui se rendent à Servon risquerait de limiter les points d'intersection au minimum.

• l'emprise routière serait, dans ce cas de figure, élargie sur des terrains aujourd'hui constructibles et, pour certains déjà construits ;

• quant aux nuisances, le flux automobile de transit séparerait les secteurs nord et sud, en traversant le tissu construit (sécurité, bruit, odeurs).



• [Option n° 2 : déviation de la RN 19 le long de la voie du TGV au Nord.](#)

Dans le paysage, le passage de la déviation le long de la ligne du TGV n'aurait pas une grande incidence car le merlon ferme déjà l'horizon. Par contre la réalisation d'un ouvrage d'art (diffuseur ou autre), reliant la déviation à la RN 19 actuelle, amènerait dans la commune de Servon le paysage d'échangeur que l'on trouve déjà à Brie-Comte-Robert.

La déviation, traversant des champs aujourd'hui cultivés, n'aurait par ailleurs pas d'incidence forte sur l'écologie : seul un petit ru, planté de *Prunus avium* et de quelques *Ulmus minor*, déjà coupé par la ligne du TGV, le serait à nouveau par la déviation.

- Avantages de cette solution :

la barrière que formeraient la voirie très large prévue dans l'option n° 1, et le flux automobile de transit entre le futur quartier d'activités et Servon, disparaît ;

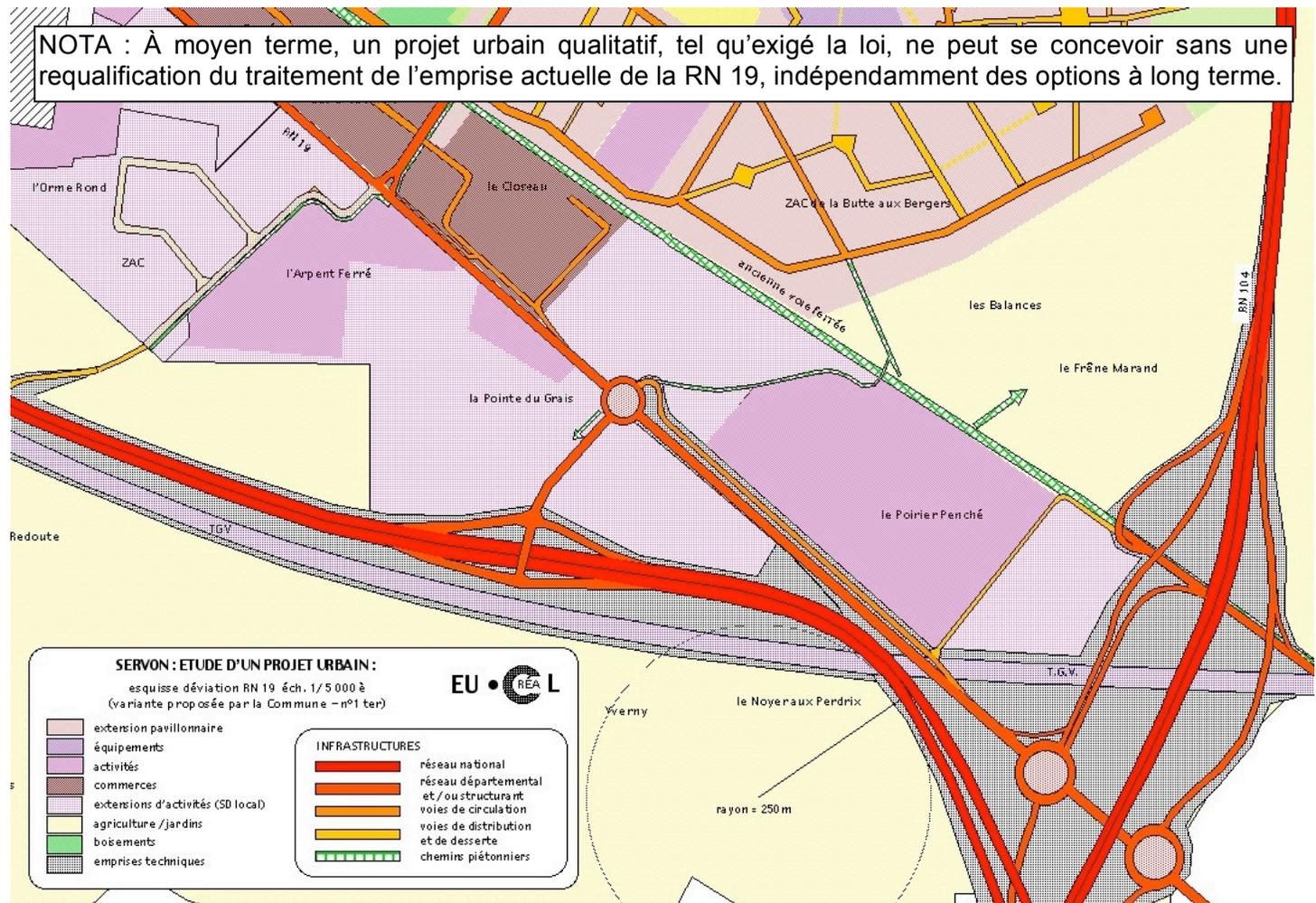
le bruit et le flux automobile étant atténués, les nouveaux quartiers pourraient présenter un front bâti sur l'actuelle route nationale, et permettraient ainsi relier les deux territoires.

Cette solution ne présenterait cependant un réel atout, en termes d'entrée de ville, que sous réserve d'un traitement de l'emprise actuelle en boulevard, avec des aménagements différenciés suivant les fonctions : transit, desserte locale, liaisons douces.

- Inconvénients :

l'apparition d'un paysage de barreau et d'échangeur autoroutiers ;

l'accessibilité aux implantations existantes le long de la RN 19 risque d'en être rendue plus difficile et ceci pourrait entraîner une multiplication d'appels publicitaires, (confer projet de règlement local de publicité).



- [Option n° 3 : déviation de la RN 19 le long de la voie du TGV au Sud.](#)

Cette option a été imaginée récemment (en 2010 – 2011) : elle présente les mêmes avantages que la précédente mais aussi de faire disparaître l'inconvénient d'une emprise inscrite dans le périmètre de la ZAC.

Elle a été proposée à l'initiative des communes riveraines de la RN 19.

Cette solution nécessitera une adaptation des documents d'urbanisme locaux (ScoT et P.L.U) ? en compatibilité avec le futur schéma directeur régional.



• 1.3 - Analyse des enjeux sur le plan physique :

Les contraintes les plus déterminantes qui s'imposent au site sont les suivantes :

- Vis à vis des projets routiers : Il convient de ménager dans le projet les deux possibilités envisagées (aménagement sur place et déviation) en réponse au principe de "gestion du temps". Ceci impose de définir des emprises non constructibles pour ces deux éventualités.

L'échéance de mise en service de ces aménagements routiers (horizon 2020 ?), impose en effet d'assurer l'urbanisation des terrains constructibles sans pour autant en compromettre la réalisation, en convenant donc de mesures conservatoires.

- Vis-à-vis d'un souci qualitatif : Les secteurs aujourd'hui construits sont très hétérogènes sur le plan qualitatif :

- La zone d'activité commerciale du Fossé des Groseilliers est, en règle générale, indigente de ce point de vue (publicité, architecture des bâtiments, abords) ; de même que le traitement du carrefour avec l'avenue Pierre Guérin (Algeco, "Buffalo Grill") ; à l'opposé le secteur "Truffaut" est plus discret.

Mais une requalification ambitieuse de ce carrefour est nécessaire, en tant que future centralité commerciale du village : les facteurs qui ont déterminé la création du centre ancien de Servon, à savoir le carrefour entre la RD 51 et la rue de Férolles, se seront en effet déplacés, avec l'urbanisation des abords de la RN 19, au carrefour de la RD 51 avec cette route nationale.

Une amélioration des secteurs construits "dégradés" ne peut par ailleurs s'envisager, pour les parcelles privées, que par une action à long terme de sensibilisation et de réglementation et, pour le domaine public, que par un réaménagement plus qualitatif.

Quant aux secteurs construits "acceptables", l'enjeu sera d'en conserver la qualité, notamment en limitant notamment les possibilités de densification et en réglementant la gestion des abords des bâtiments.

- En revanche, le linéaire aujourd'hui non construit ou peu construit, concerné par le "projet urbain", est important (environ 1 800 ml cumulés de chaque côté de la RN : le Closeau, le Poirier Penché, la Pointe du Grais, l'Orme Rond).

Le principal enjeu sera de réussir l'intégration de son urbanisation (sécurité, nuisances, qualité urbaine, architecturale et paysagère), en faisant porter plus particulièrement l'effort qualitatif sur ces secteurs.

Les thèmes auxquels la Municipalité se montre plus sensible sont principalement :

- la qualité de l'aménagement du domaine public (plantations, sécurité pour tous les usagers) ;
- la limitation de la publicité et le paysagement des abords des constructions.

- En ce qui concerne la sécurité des accès, et donc la densité du maillage des voies, on notera que la taille des différents secteurs rend possible une diversification des vocations : terrains plus petits au nord-ouest ; plus grands au Sud-Est.

La profondeur relativement moyenne des parcelles les plus étendues (le Closeau, la Pointe du Grais : de l'ordre de 200 à 300 m) et leur structure foncière (peu de propriétaires) laissent la possibilité d'imaginer des implantations de grandes entreprises, sans donc qu'il soit nécessaire de réaliser de coûteuses dessertes secondaires. Le ou les carrefours à aménager pourraient alors se concevoir comme dessertes directes pour deux ou trois sites seulement.



• **1.4 - Analyse des enjeux sur le plan stratégique :**

Dans le contexte d'une évolution à long terme de la ville, les choix d'aménagements routiers sont déterminants pour le fonctionnement général de la circulation dans Servon, et donc pour la structure urbaine des nouveaux quartiers, leur relation avec le village actuel.

Dans le contexte de la réalisation du présent P.L.U, en revanche, et du "projet urbain" imposé par la loi Barnier, l'enjeu est de définir, pour les nouvelles zones d'activités, un projet urbain qualitatif qui permette indifféremment la réalisation de telle ou telle des options aujourd'hui connues, à savoir :

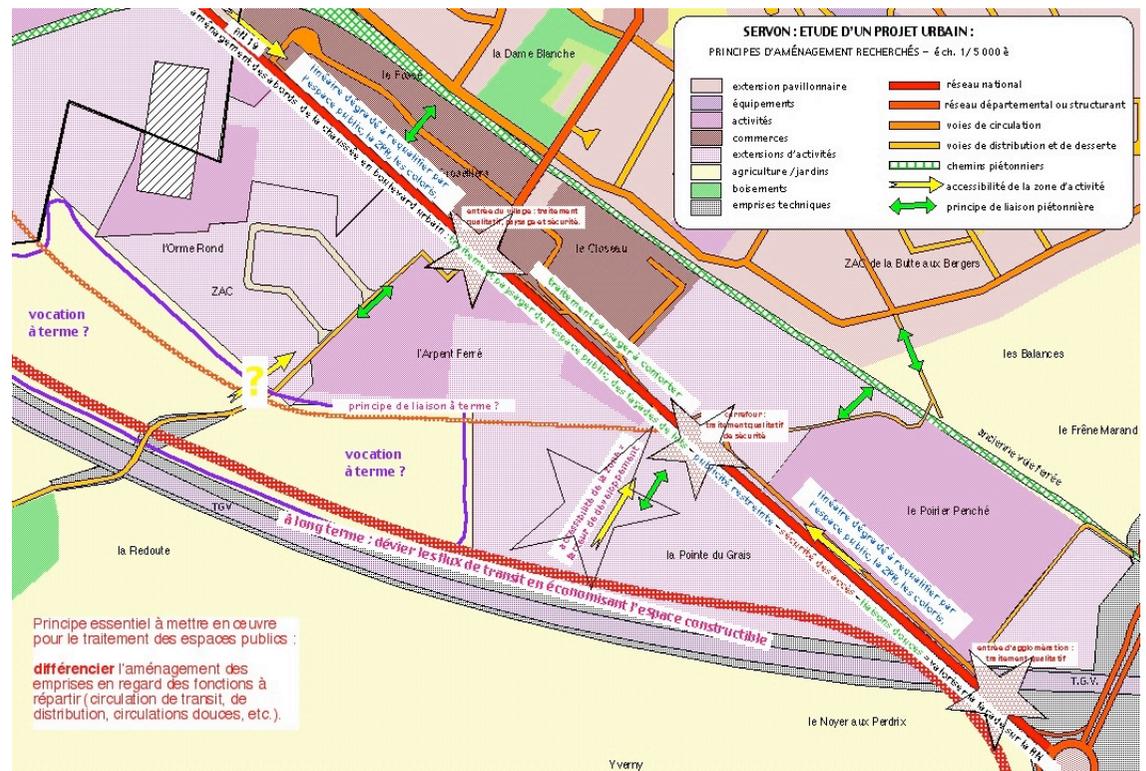
- un simple retraitement de l'emprise actuelle de la RN 19 (carrefours aménagés, différenciation des fonctions au regard des usages, réduction éventuelle des emprises pour la circulation de transit) ;
- la déviation de la RN 19 par le sud, avec la réalisation soit d'un nouveau carrefour au droit de la RN 104, soit d'un nouveau carrefour et d'un diffuseur permettant un accès direct aux zones d'activités et dans la ville ;
- pour mémoire, l'aménagement sur place de la RN 19, avec les élargissements prévus pour la réalisation des collectrices et le retraitement du carrefour avec l'avenue Pierre Guérin.

• L'objectif défendu par la Commune est en toute hypothèse de favoriser un projet routier qui permette d'assurer deux fonctions à la fois :

- évacuer avec le minimum de nuisances la circulation de transit (pour les usagers qui n'ont pas Servon comme destination) ;
- constituer une entrée d'agglomération valorisante (pour les usagers qui s'y rendent), à la fois en termes d'esthétique et de développement économique.

• Plusieurs objectifs, environnementaux ou de développement économique, sont en effet poursuivis par la Commune :

- développer des zones d'activités au sud de la RN 19, mais en poursuivant un objectif qualitatif en termes de configuration urbaine ;
- éviter l'effet de coupure qui serait généré par un aménagement sur place de la RN 19, entre les quartiers actuels et les extensions futures.



Ces objectifs se déclinent de la façon suivante :

- favoriser les "liaisons douces" (piétons-cycles) à l'échelle des liaisons internes à Servon comme entre Brie, Servon et Santeny, ainsi que les transports en commun en site propre en direction de Villecresnes ;
 - valoriser au maximum la façade commerciale existante sur l'actuelle RN19, en favorisant l'implantation de bâtiments de part et d'autre de la RN, retraitée en boulevard urbain planté et paysagé ;
 - bénéficier, à travers des aménagements routiers adaptés, d'un facteur structurant pour le développement de ces zones d'activités (accessibilité, fluidité de la circulation) ;
 - consommer cependant le moins d'espace possible à travers l'aménagement de la déviation, par rapport aux superficies urbanisables identifiées dans le schéma directeur local.
- Par ailleurs, dans l'optique d'une réflexion d'aménagement à très long terme (au-delà de 2015) on doit s'interroger sur le devenir du secteur agricole situé au sud de l'Orme Rond et de l'Arpent Ferré.

Il est laissé à vocation d'espace agricole à l'issue des arbitrages rendus à l'échelon du SMEP (dans le cadre de la restitution de 40 % des espaces partiellement urbanisables), mais il semblerait peu crédible, économiquement parlant, d'imaginer sa pérennité en tant qu'espace cultivé.

Le schéma d'aménagement d'ensemble doit donc aussi apporter des réponses en termes de desserte de cet espace. Il n'est pas envisageable (quant à l'équilibre financier) de réaliser une desserte du site antérieurement à son urbanisation, mais le "projet urbain" doit apporter une ou plusieurs solutions à cette question (par la ZAC de l'Orme Rond et (ou) par la Pointe du Grais, en direction de Santeny).

*

*

*

2 : Projet urbain : le parti d'aménagement

2.1 - Les scénarios d'aménagement :

Les scénarios d'aménagement envisageables découlent directement à la fois : (source : rapport de présentation du dossier de réalisation de la ZAC)

- des solutions qui seront retenues pour les aménagements routiers à terme ;

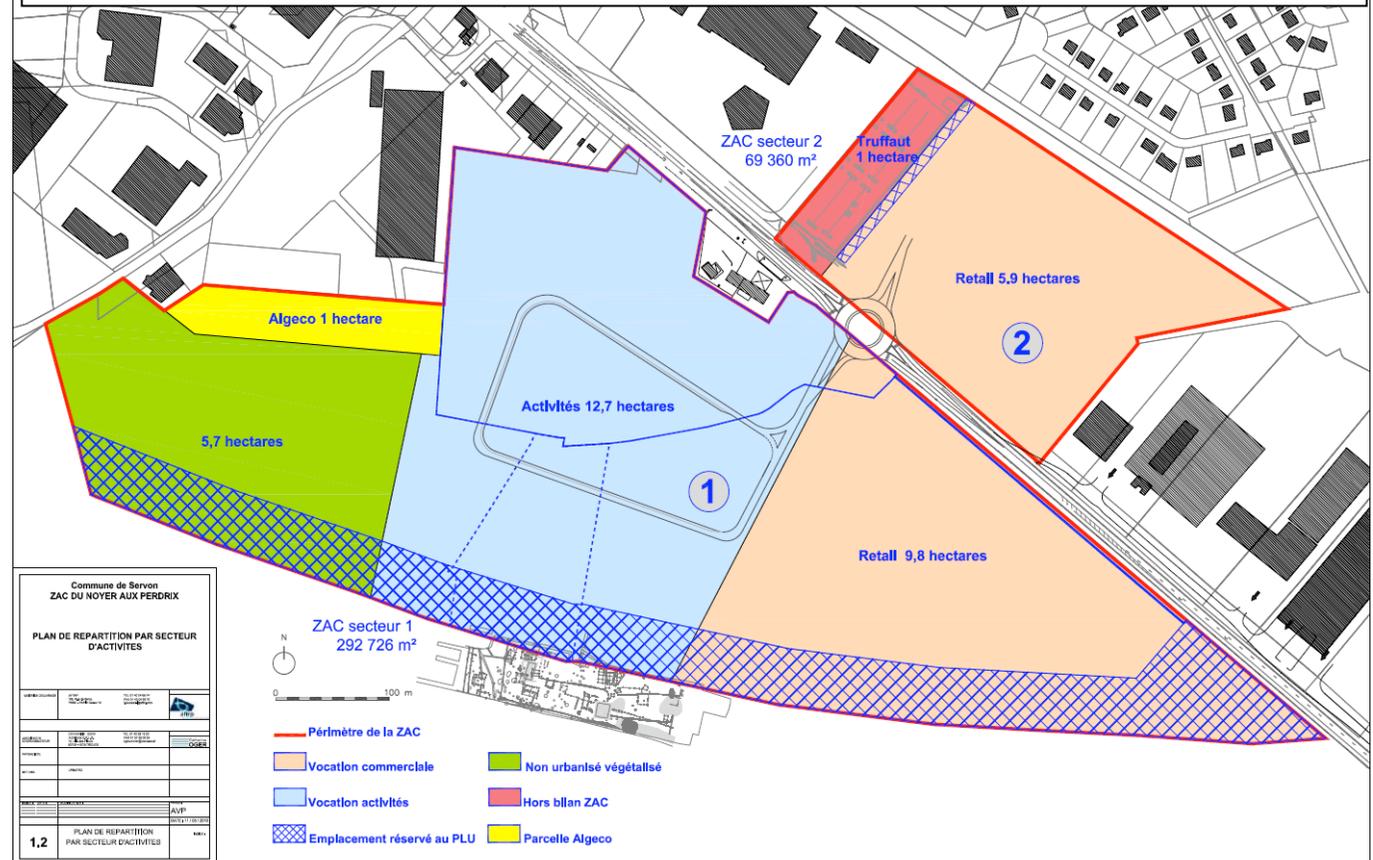
- des facteurs du site qui conditionnent la qualité du projet, identifiés ci-avant.

On peut de ce point de vue, bien que dans l'attente des choix à prendre en ce qui concerne les aménagements routiers, établir cependant un projet urbain qui permette à la fois :

- d'identifier les sites immédiatement constructibles tout en préservant l'avenir (ouvrir à des possibilités de reconfiguration en fonction des choix possibles d'aménagement à terme de la RN 19) ;

- de proposer plusieurs orientations quant aux facteurs qui conditionnent à notre sens la qualité d'ensemble à terme du site construit.

NOTA BENE : le dossier de réalisation de la ZAC, en son état actuel, ne tient pas compte du déplacement de la déviation de la RN 19 au sud de la ligne du TGV.

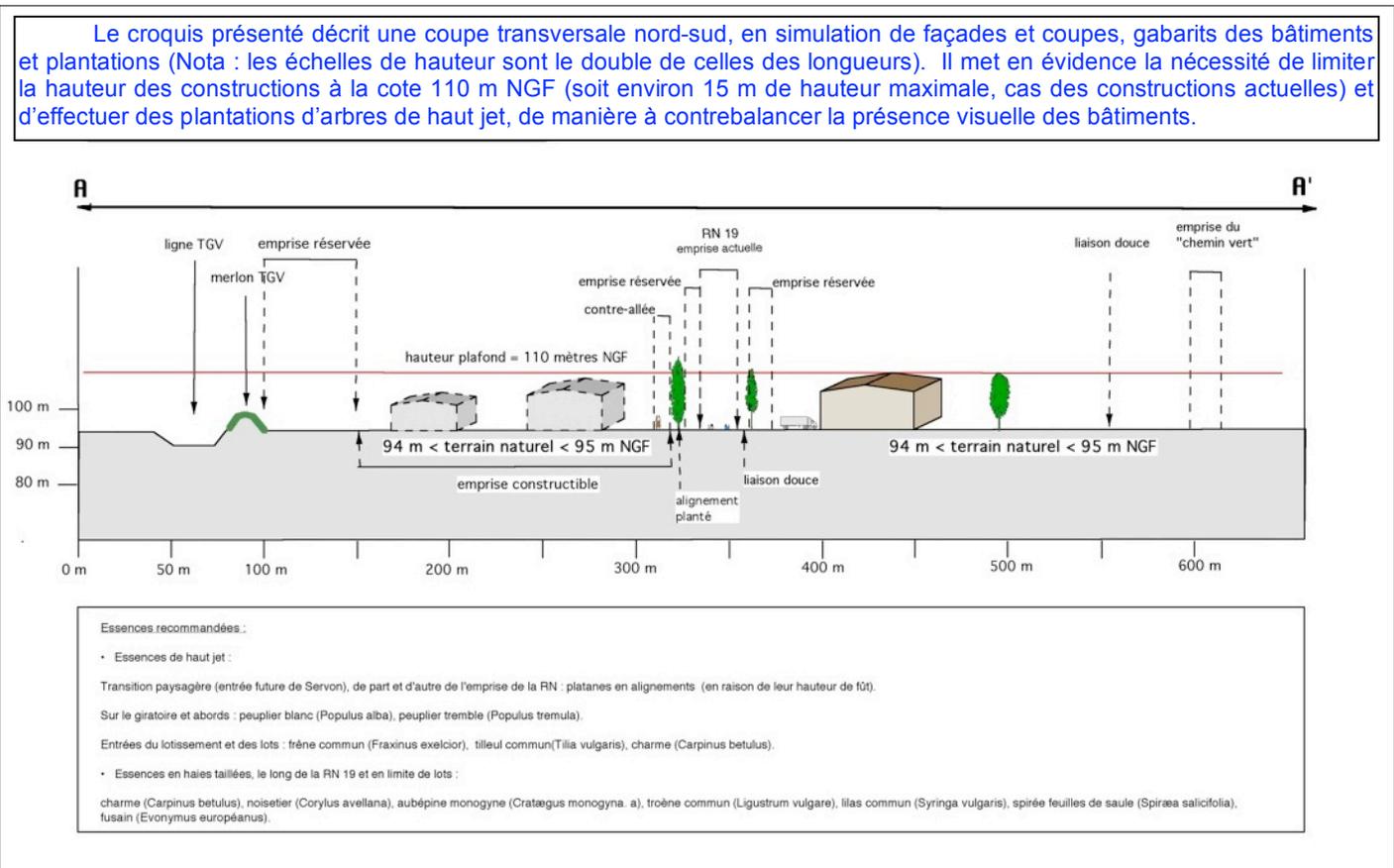


- Le plan du projet urbain proposé, fait ainsi apparaître, à l'échelle de la ville :
 - les emprises gelées à titre conservatoire, pour les variantes d'aménagement routier, ainsi que les principes de cheminements divers à réaliser ou réaménager,
 - les différents secteurs que comporte cette entrée de ville, en termes de vocation des sols (dépjà bâtis ou non, secteurs qui doivent rester naturels).
- Le document qualitatif du projet urbain, répondant aux cinq critères de la loi Barnier, traite :
 - des nuisances : le bruit, essentiellement ;
 - de la sécurité : différenciation des fonctions, accès, routes, carrefours, contre-allées ;
 - de l'architecture : gabarit, hauteur, toitures, matériaux, couleurs, percements, façades ;
 - de l'urbanisme : marges de recul (cohérence avec l'existant), orientation parcellaire et du paysage : transitions, plantations, enseignes.
- Éléments du parti d'aménagement qualitatif :

La planche en page précédente décrit les principaux éléments du projet urbain relatifs à l'occupation des sols et à l'organisation des espaces publics, elle complète et précise le parti d'aménagement en termes de création de voies diverses et de plantations :

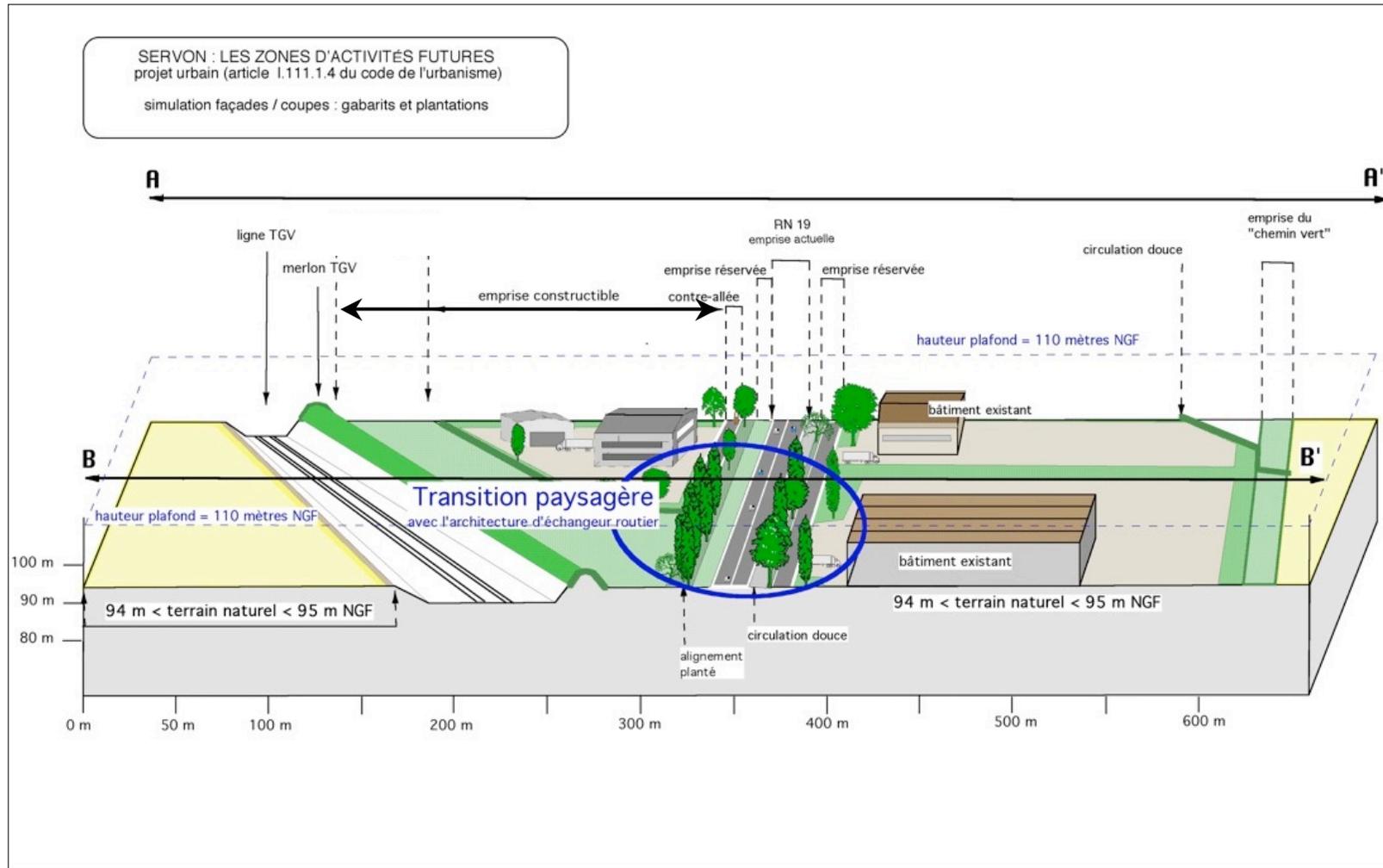
- des cheminements piétonniers-cycles à réaliser et à relier au "chemin vert", réalisé dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée Paris-Bastille à Verneuil l'Étang ;
- des contre-allées à créer ou à restructurer (côté nord de la RN 19), de même que les voies primaires (en matière de principes de liaison), et les plantations à effectuer ou clôtures à requalifier.

Nota : le cheminement piétonnier à aménager dans l'emprise de la contre-allée actuelle est prévu en limite sud de cette emprise de manière à ne pas interférer avec les accès aux entreprises.



- Le bloc-diagramme met en perspective les coupes A - A' / B - B', en simulation de façades et coupes, gabarits et plantations.

Il propose une vue schématique de la future entrée Est de Servon, à hauteur de la transition paysagère qu'il conviendra de réaliser au sortir de l'échangeur de Brie avec la RN 104 et du pont du TGV.



- Des améliorations sont souhaitables pour l'entrée ouest de Servon : à travers principalement la suppression des publicités (implantées perpendiculairement à la voie) et l'effacement des réseaux aériens.

Ce secteur, en effet, bien que non directement concerné par l'application de l'article L.111-1-4 (puisque déjà construit), entre dans la problématique de la qualité de cette entrée de ville et nécessite sans doute à ce titre une action de requalification, à mener contemporainement avec la réalisation des zones d'activités.

Cette action a été engagée par la révision de la zone de publicité (règlement et zonage - arrêté préfectoral 99 DAI 1 PUB 173 du 18 octobre 1999). Elle peut se poursuivre par une action plus concrète d'amélioration du traitement des emprises publiques.

- La photo ci-contre (entrée Est de Servon) met en évidence l'aridité du traitement des emprises actuelles (RN 19 et contre-allée privative).

L'effort devra porter, à travers la réalisation de ce projet, sur les points suivants :

- une mise en valeur de la nouvelle entrée de Servon par des plantations d'alignement de haut jet (platanes, principalement), et par une limitation de la présence du signe publicitaire ;
- une différenciation du traitement de l'espace public, en adéquation avec de nouvelles fonctions (circulations douces), comme avec les fonctions actuelles, un traitement plus soigné des limites d'emprises.
- Choix de solutions opérationnelles :

La solution retenue pour la réalisation des zones d'activités futures réside dans la création d'une Z.A.C (zone d'aménagement concerté) dont le rapport de présentation et le règlement reprendront les éléments du présent projet urbain.



• **2.3 - Justifications par rapport aux critères de qualité :**

• **Nuisances :**

- Les types d'activités retenus :

Nuisances : la RN 19 est classée comme axe bruyant, mais la fonction "logement" dans la zone sera dans le cas présent marginale.

La notion de nuisance sera donc appréciée essentiellement à travers les dispositions retenues pour l'assainissement des entreprises, comme pour limiter leurs risques de pollutions diverses. Le respect rigoureux des conditions légales et réglementaires du "droit commun" applicables aux installations industrielles (législation sur la santé publique, sur les installations classées) doit permettre de répondre à cette préoccupation.

- Les possibilités d'assainissement du site : Le raccordement de Servon à l'usine de traitement régionale de Valenton permettra une desserte en assainissement satisfaisante, sous réserve des extensions de réseaux nécessaires. Des ouvrages de retenues pour les eaux pluviales devront en outre être aménagés dans l'emprise des différentes opérations ... Extrait de l'annexe sanitaire "assainissement" du P.L.U :

Eaux pluviales :

Aucun rejet eaux pluviales au réseau communal n'est autorisé : la gestion des eaux pluviales et de ruissellements devra être faite à la source en profitant du relief favorable (début du plateau).

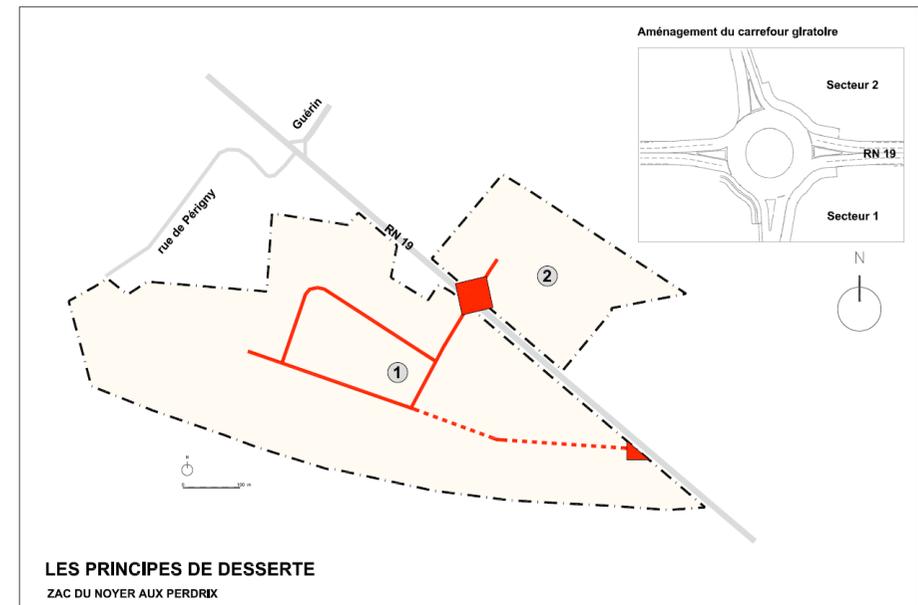
D'une manière générale, tout projet induisant une imperméabilisation supplémentaire sera envisageable sous réserve d'associer au projet la réalisation d'une étude spécifique ; celle-ci permettra de définir les aménagements permettant de maîtriser et de traiter en tant que de besoin les eaux pluviales et de ruissellements.

Il est donc souhaitable, pour les projets de constructions nouvelles, que soient mises en œuvre, toutes les solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux (stockage, infiltration sous réserve de la faisabilité technique) pour ne pas détériorer la situation actuelle. Cette gestion des problèmes à leur source permet également de limiter les coûts des aménagements nécessaires pour l'amélioration du système d'assainissement en place actuellement (pas de surdimensionnement à prévoir en vue d'accueillir les sur-débits futurs).

• **Sécurité :**

- L'aménagement de la RN 19 : Dans l'attente des choix à effectuer quant à l'aménagement à long terme de la RN 19, seul le carrefour actuel avec la zone du Poirier Penché nécessite une intervention : un carrefour giratoire doit être réalisé.

- Les circulations douces : Un réseau de circulations piétons / cycles doit être réalisé à partir d'une "dorsale", aménagée dans l'emprise de la contre-allée, avec une liaison notamment sur le "chemin vert".



- [La qualité architecturale :](#)

- Les volumes et les hauteurs :

La typologie des bâtiments sera sans doute principalement de type industriel (du bardage doublé ou de la construction préfabriquée). On s'attache cependant à promouvoir notamment un choix limité de coloris. Les hauteurs maximales (110 mètres NGF) sont par ailleurs compatibles avec celle des bâtiments existants, de manière à constituer un "velum" suffisamment homogène sur le plan visuel.

- Qualité de l'architecture : les conditions de qualité visuelle du bâti

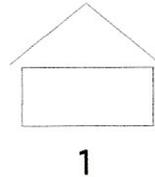
- Répondre à un souci de qualité :

Il sera sans doute nécessaire de s'assurer que le certificat de conformité soit obligatoirement demandé et délivré à la fin de chaque chantier. Ce certificat devra inclure la notion paysagère de la parcelle (l'expérience prouve en effet que si les éléments végétaux sont bien présents sur le plan de masse d'un permis de construire, ils sont souvent "oubliés" lors de l'exécution du projet).

- La typologie du volume bâti sur une parcelle :

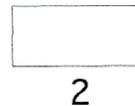
L'analyse du bâti existant fait apparaître trois gabarits différents.

- Bâtiments "image de marque" :



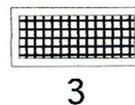
Bâtiment commercial se référant à un usage précis et dont l'identité est liée à un groupement industriel. Exemple : Buffalo Grill, 4 Pentes, Formule 1 etc. Quel que soit le lieu ou l'environnement dans lequel les bâtiments sont construits, la morphologie et les caractéristiques du bâti restent les mêmes.

- Bâtiments "Industriels" :



Bâtiment géométrique simple destiné à recevoir une fonction et un usage précis sans que celui-ci soit identifiable de par sa morphologie volumétrique extérieure.

- Bâtiments "tertiaires" :



Bâtiment géométrique simple symbolisant la "vitrine" d'une entreprise, destiné à recevoir un usage précis (bureaux) représentatif d'une autre fonction (celle de l'entreprise). La morphologie du bâti revêt des appareils de façades personnalisés.

La diversité des cas, liée aux différentes typologies de bâtiments, ne peut donc principalement se résoudre que par un règlement parcellaire et non par un règlement architectural, en dehors toutefois de principes architecturaux simples (mais fréquemment oubliés), qu'il convient de faire respecter, tels que la réalisation impérative d'un "couronnement" (toiture) aux édifices, ou le respect d'un choix de coloris.

Les constructions devront ainsi toutes répondre à une même implantation sur la parcelle :

- parc de stationnement sur l'arrière du bâtiment par rapport à l'entrée de la parcelle qui est déterminée comme étant la façade principale ;
- marge de retrait obligatoire entre l'entrée de la parcelle et la façade principale ; celle-ci permettra l'implantation de surfaces et de volumes végétales.
- Les choix de coloris, de plantations :
- Les choix de coloris seront exclusivement définis en complémentarité avec les couleurs naturelles du site : les ocres pâles ou les gris clairs pour les bardages et maçonneries ; les bruns, les ocres foncés et les rouges sombres pour les toitures.

Le choix de coloris sera limité à trois couleurs par construction. Les codes RAL seront définis dans les cahiers des charges de cession de terrains.

Extrait de l'article AU x.11 :

Les couleurs des matériaux de parement et des peintures extérieures doivent s'harmoniser entre elles et ne pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants. Elles seront de teinte claire à l'exception du blanc pur et des couleurs fluorescentes.

Les enduits des maçonneries seront choisis dans une gamme de "ton pierre", d'ocres ou de roses, mais dans des tonalités peu soutenues. Les couleurs des bardages seront choisies dans une gamme de camaïeux de gris ou d'ocres, mais dans des tonalités peu soutenues.

Le choix des coloris devra s'inspirer des couleurs naturelles du site et être limité à trois couleurs par bâtiment, à partir soit d'un camaïeu de gris, soit du schéma de coloration défini dans le cahier des charges de cession de terrains.

Les couleurs complémentaires pourront aussi être employées, mais uniquement pour souligner des éléments d'architecture (baies, moulures).

- Les essences végétales recommandées sont les suivantes :
- Essences de haut jet :
- Transition paysagère (entrée future de Servon), de part et d'autre de l'emprise de la RN : platanes en alignements (Acer platanoïdes, en raison de leur hauteur de fût).
- Sur le giratoire et abords : peuplier blanc (Populus alba), peuplier tremble (Populus tremula).
- Entrées du lotissement et des lots : frêne commun (Fraxinus excelsior), tilleul commun (Tilia vulgaris), charme (Carpinus betulus).
- Essences en haies taillées, le long de la RN 19 et en limite de lots :
- charme (Carpinus betulus), noisetier (Corylus avellana), aubépine monogyne (Crataegus monogyna. a), troène commun (Ligustrum vulgare), lilas commun (Syringa vulgaris), spirée feuilles de saule (Spiraea salicifolia), fusain (Evonymus europaeus).

• [La qualité de l'urbanisme et des paysages :](#)

Les espaces publics et la publicité :

- Réglementer la présence de la publicité et de la signalétique : Pour mettre en valeur une entreprise au sein d'une zone d'activités, la procédure préconisée est la mise en place de panneaux publicitaires servant à la fois à identifier et à localiser cette entreprise.

Plusieurs propositions peuvent être apportées à cet effet (à préciser dans le règlement de zone de publicité en cours de révision) :

- l'entreprise aura droit à un et un seul panneau d'enseigne de forme rectangulaire et la dimension du panneau de présentation de l'entreprise sera au plus de 2 mètres x 4 mètres ;
- elle sera présentée dans le sens horizontal et sera implantée sur la façade principale face à l'entrée de la parcelle (et non perpendiculairement à la voie principale).

Plus précisément les règles suivantes sont recommandées :

- pour l'Orme Rond : autoriser les enseignes mais interdire les "totems" et organiser une signalétique collective ;
 - pour le secteur du Closeau : autoriser, en plus de l'enseigne, un panneau et un seul par entreprise ;
 - pour le Noyer aux Perdrix : enseignes autorisées mais non les "totems", interdire les publicités comme les préenseignes étrangères aux activités exercées sur le site.
- D'autre part, les dispositions de l'article AU x.13 permettront d'optimiser l'intégration de cette urbanisation dans le paysage urbain.
 - *Les espaces libres non bâtis seront plantés à l'image d'une futaie jardinée car elle correspond à l'échelle d'une végétation de plateau agricole et permet d'animer la perception des bâtiments.*

On distinguera le traitement des espaces publics et des espaces privés :

* *Les espaces publics :*

Les abords de la voie principale de desserte proposeront un alignement d'arbres de part et d'autre de la voie. Sur l'accotement ouest, une emprise devra être réservée pour une piste cyclable et sur l'accotement est, une bande boisée accompagnera l'arbre d'alignement. La bande boisée est composée d'arbres tiges, de petits arbustes et de cépées.

Les abords de la voie secondaire de desserte proposeront un alignement simple d'arbres de part et d'autre de la voie.



* *Les espaces privés :*

Les abords de la RN 19 seront plantés sur une largeur égale à 10 mètres minimum à partir de la limite de propriété. Il s'agira de donner une image de boisement. L'ensemble sera composé de bosquets, de cépées, de massifs d'arbustes.

Les abords de la déviation de la RN 19 feront l'objet d'un aménagement spécifique type bande boisée dont l'épaisseur se développera sur 5 mètres depuis la limite de propriété.

Les abords de la voie principale de desserte prolongeront le principe de bande boisée sur 5 mètres à partir de la limite de propriété.

Les abords de la voie secondaire de desserte privilégieront des plantations type cépées et arbustes sur 5 mètres depuis la limite de propriété.

Les abords de la coulée verte feront l'objet d'un aménagement spécifique type bande boisée dont l'épaisseur se développera sur 5 mètres depuis la limite privée.

- La perception à terme de l'ensemble construit : La perception de la future entrée de ville à Servon dépend de nombreux paramètres et doit être appréciée à différentes échelles de temps.
- Certains de ces paramètres sont des facteurs exogènes à l'intervention directe de la Commune, tels que le traitement actuel de l'emprise de la RN 19 ou les choix qui seront prononcés à longue échéance en termes d'aménagement de l'emprise à 2 x 2 voies.

Dans ces domaines, la Commune ne peut agir qu'indirectement, pour infléchir les pratiques actuelles et les décisions futures, tout en ménageant des mesures conservatoires dans le projet urbain. Mais aussi en édictant des principes forts.

D'autres facteurs sont exogènes à la lettre de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, en ce sens que le site étudié est constitué de secteurs déjà bâtis et que la requalification n'entre pas dans la problématique posée par la Loi Barnier, en ce sens aussi que la Loi n'impose pas l'étude d'un règlement de publicité, laquelle conditionne pourtant la qualité de l'ensemble construit.

Sans être muette sur ces points, la présente étude ne peut anticiper sur des conclusions qui nécessitent un processus spécifique, en termes de procédure comme de mise en œuvre d'une politique publique partenariale.

Un ultime facteur externe ne doit pas non plus être méconnu, celui de la volonté des exploitants de "jouer le jeu" en termes de qualité, et de gérer les bâtiments comme leurs abords, dans le respect d'une certaine neutralité visuelle au fil du temps ... en évitant les dégradations comme les stockages aléatoires.

- Quant aux différentes échelles de temps, il est sûr que l'évolution du site sera fortement conditionnée par les choix concernant l'aménagement de la RN 19.

Les simulations actuelles ne peuvent intégrer des paramètres qui sont aujourd'hui non encore déterminés, et qui pourront cependant présenter un impact visuel fort. Le présent projet urbain se donne néanmoins pour objectif de présenter le scénario d'aménagement souhaité par la Commune et réaliste à échéance d'une décennie, lequel préserve en outre toutes les possibilités de reconfigurations.