

Le **PLAN** **LOCAL** d'**URBANISME** de

Sezanne

UN SOLEIL
EN CHAMPAGNE

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal de la commune de SEZANNE en date du :

3 novembre 2016

approuvant la révision du PLU.

Le Maire,
Sacha HEWAK :




document

3

ORIENTATIONS d'Aménagement
et de **PROGRAMMATION**

SOMMAIRE

1. Préambule	p3
2. Le site des Tuileries	p7
3. Le site des Petits Près	p11
4. Le site du Faubourg de la Gare	p15
5. Le site du Quai de Gare	p19

VOLET 1 :

Préambule

Objectifs

Les **orientations d'aménagement et de programmation** ont pour objectif de préciser les choix d'aménagement de la commune sur les secteurs à mettre en valeur, restructurer ou aménager. Ces choix, laissés à l'initiative de la commune, concernent aussi bien le développement et le renouvellement du tissu urbain, que l'environnement et les paysages. Ces orientations prennent la forme de schémas d'aménagement et précisent, si nécessaire, les principales caractéristiques des espaces publics.

Ainsi l'article L.123-1-4 stipule : " Dans le respect des orientations définies par le PADD, les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. 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 ".

La portée des orientations d'aménagement

L'article **L.123-5** stipule " Tous les travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L. 123-1-4 et avec leurs documents graphiques".

Néanmoins, les modes de représentation utilisés sont schématiques. Il s'agit bien d'indiquer les orientations, les principes d'aménagement avec lesquels les projets de travaux ou d'opérations devront être compatibles. Ces schémas n'ont donc pas pour objet de délimiter précisément les éléments de programme de chaque opération, ni d'indiquer le détail des constructions ou des équipements qui pourront y être réalisés. Leur finalité est de présenter le cadre d'organisation et d'armature urbaine dans lequel prendront place les projets d'aménagement. Ces schémas constituent un guide pour l'élaboration des projets d'aménagement, l'implantation et la nature des constructions étant précisées lors de la mise en oeuvre opérationnelle des projets.

L'articulation des orientations d'aménagement avec les autres pièces du PLU

Articulation avec le PADD

Les orientations d'aménagement sont établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (P.A.D.D.) qui définit les orientations générales pour l'ensemble du territoire communal.

Articulation avec le règlement d'urbanisme

Les orientations d'aménagement sont complémentaires aux dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique.

Cette complémentarité s'exprime de façon différente en ce qui concerne leur portée juridique réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en terme de compatibilité avec les orientations d'aménagement par secteur et en terme de conformité stricte avec les dispositions contenues dans le règlement écrit et graphique.

Les sites concernés

Les orientations d'aménagement et de programmation concernent deux sites aux enjeux et perspectives bien distincts :

- **Le site des Tuileries (1AUT)**

Non bâti et situé sur un coteau en entrée Ouest de la ville et limitrophe de la RN.4, ce secteur de 15 ha est destiné à l'accueil d'un nouveau quartier résidentiel dont l'intégration

dans son environnement reste un enjeu majeur. Il est destiné à accueillir principalement de l'habitat individuel ou collectif, ainsi que des équipements ou des activités compatibles avec la vocation d'habitat (activités libérales par exemple).

- **Le site des Petits Prés (UEp)**

Non bâti et situé au Sud-Est de la ville, ce secteur de 6ha, doit finaliser le développement à usage d'activités commerciales et de services d'un vaste terrain qui constitue l'une des principales entrées de ville de Sézanne.

- **Le site "Faubourg de la gare" (1AUE)**

Non bâti et situé dans l'enveloppe urbaine, ce secteur de 9 ha correspondant aux anciens terrains de la SNCF. Il permettra l'aménagement, dans la continuité de la zone de l'Ormelot voisine, d'une zone à vocation mixte (commerces, artisanat...) sans consommation de foncier supplémentaire en dehors de l'enveloppe bâtie.

- **Le site du "Quai de gare" (1AUDe)**

Non bâti et situé dans l'enveloppe urbaine, ce secteur de 1,6 ha correspondant à l'extrémité Sud des anciens terrains de la SNCF. Il permettra l'aménagement d'une zone d'équipements publics et collectifs par la commune sans consommation de foncier supplémentaire en dehors de l'enveloppe bâtie.

VOLET 2 :

"Les Tuileries"

1. Situation

Le secteur des Tuileries est situé au Nord-Ouest de Sézanne à proximité immédiate de l'échangeur RN.4 / RD.373 et à l'extrémité Ouest du secteur aggloméré.

Le périmètre d'étude est délimité par :

- La Nationale 4 (inaccessible) au Nord de laquelle il est séparé par un chemin de desserte menant à la ferme des Grandes Tuileries, nécessaire à l'exploitation agricole en place,
- La rue des Grandes Tuileries à l'Est, axe Nord-Sud assurant l'accès à la RN.4, au centre-ville,
- La route de Launat au Sud, petite route de campagne menant à la commune voisine du Meix Saint Epoing. Cette voie dessert également le camping municipal qui fait face à la future zone d'habitat.



En outre, cette étude se situe dans le cadre réglementaire institué par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 - article 52 - sur les entrées de ville. L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme prévoit à cet effet l'inconstructibilité des abords des autoroutes, routes nationales et voies express sur une profondeur **de 100 m** et 75 m **pour les routes classées à grande circulation**, tout en laissant au Préfet la possibilité d'édicter une telle mesure pour les autres catégories de voies.

Cette inconstructibilité a été levée dans le PLU par une étude dite "entrée de ville" : voir Rapport de Présentation – VOLET 3 : ETUDES ENTRÉE DE VILLE.

2. Superficie et programmation :

15,2 ha sous forme de zone 1AUT à démarrage immédiat après l'approbation du PLU.

L'ouverture à l'urbanisation fait l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble qui sera réalisé en 2 phases (comportant plusieurs tranches modulables) qui démarreront depuis l'Est de la zone vers l'Ouest.

3. Objectifs :

- Développer un quartier résidentiel mixte combinant diverses formes d'habitat avec des équipements si besoin ou certaines activités compatibles avec l'habitat,
- Intégrer le volet environnemental et paysager avec notamment, la préservation des espaces boisés et des haies, la réalisation d'espaces verts proportionnels à l'importance de la zone, le traitement paysager des franges pour une bonne intégration paysagère...
- Intégrer la notion de conception durable pour offrir un cadre de vie de qualité :
 - formes et densités urbaines variées,
 - hiérarchisation des voies et prise en compte des déplacements doux,
 - préservation des éléments paysagers existants et création de nouveaux,
 - création de services, d'équipements.
- Lever l'inconstructibilité dans la bande des 100 m par une étude dite « Entrée de Ville ».

4. Principes d'aménagement

Accès, voirie, circulations, sécurité:

- création d'un accès principal et prioritaire depuis la route des Grandes Tuileries / sécurisation de l'intersection, création d'un accès secondaire sur la route de Launat,

- hiérarchisation des voies automobiles avec la création d'une voie interne structurante complétée de voies secondaires transversales,
- inscription d'un ou plusieurs accès en attente de liaison avec une éventuelle future zone d'extension à l'Ouest,
- réalisation d'un réseau de voies douces (piétons, vélos...) interne à la zone, mais qui soit aussi en liaison avec les espaces naturels extérieurs et les autres quartiers de la ville,
- réalisation d'un merlon en limite Nord de la zone pour limiter les impacts du bruit,
- réalisation d'une séparation physique entre la zone et la RN4 pour éviter l'accès des piétons sur la voie.

Intégration paysagère et environnement

- création d'une importante coulée verte transversale à la zone, sorte de « parc » urbain permettant le maintien de la biodiversité, la gestion des eaux pluviales et l'agrément des habitants,
- maintien des espaces verts et des boisements limitrophes,
- les espaces non bâtis périphériques et les limites de la zone devront faire l'objet d'un traitement paysager renforcé pour assurer la qualité des paysages,
- inscription d'une marge de recul en linéaire de la RN.4 et établissement d'une zone verte paysagée pouvant servir de support à la réalisation d'un merlon,
- gestion des eaux pluviales de toiture par stockage et/ou infiltration dans le terrain des parcelles de manière individuelle,
- à l'échelle de la zone, mise en œuvre de noues végétalisées ou de bassins dans le domaine public afin de permettre le stockage temporaire ainsi que l'infiltration des eaux pluviales.

Habitat

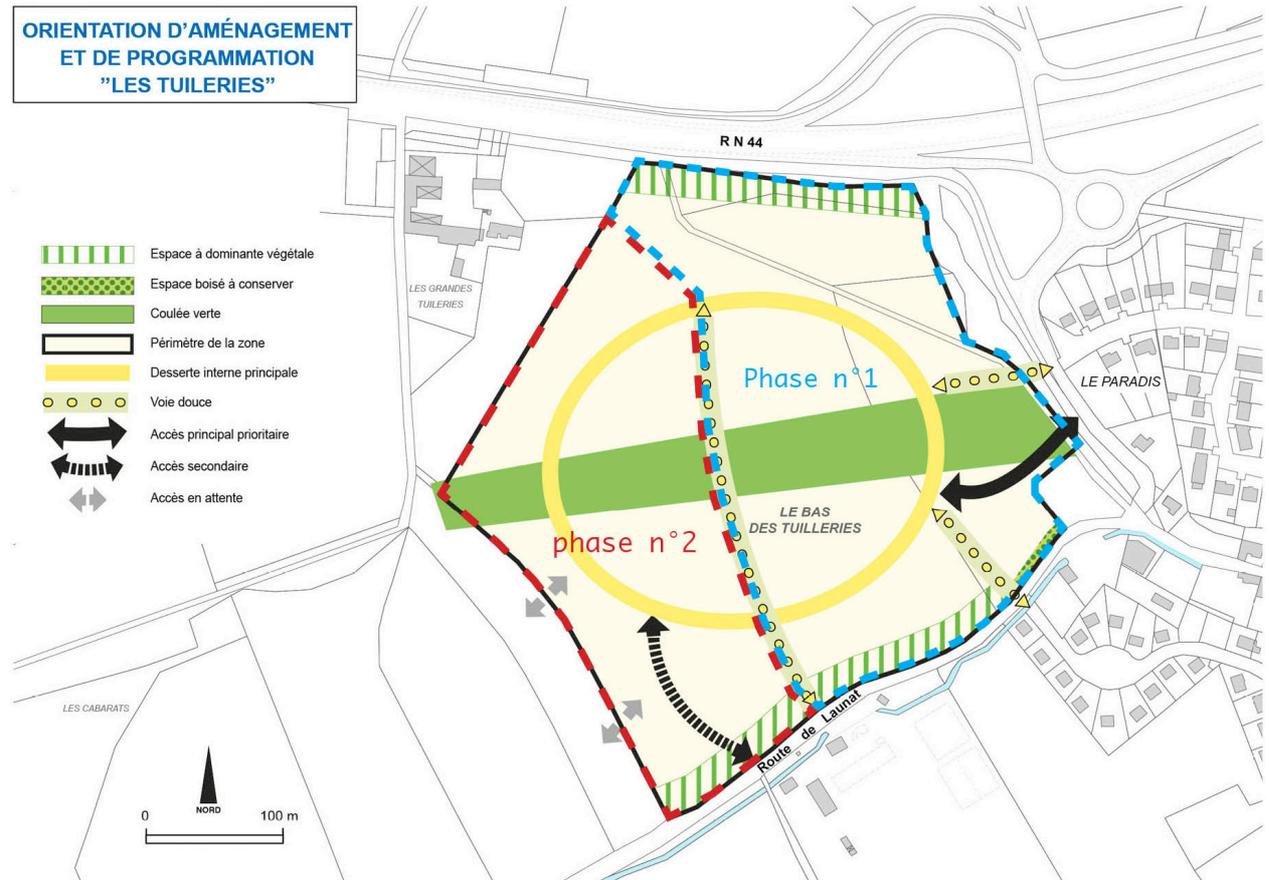
Le projet envisagé vise à la réalisation d'un programme mixte de logements.

Il comprend :

- Une majorité de logements sous forme de lots libres de constructions, de logements individuels ou d'individuels groupés,
- Des tailles de parcelles diversifiées permettront de répondre à toutes les demandes en matière de logements (dont logements sociaux), favorisant ainsi la mixité du site,
- Un espace dédié à un ou plusieurs équipements de proximité.

Le besoin d'équipements liés au nouveau quartier sera apprécié dans le cadre de la réalisation du quartier lui-même, en fonction de la programmation fine et du calendrier de réalisation.

Voir schéma page suivante.



VOLET 3 :

"Les Petits Prés"

étude au titre du L.111.1.4 du CU

1. Situation

Le secteur des Petites Prés est situé au Sud de Sézanne à proximité immédiate de l'échangeur de Retortat et à l'extrémité de la zone industrielle.

Le périmètre d'étude est délimité par :

- La route de Troyes (RD.973) en façade Ouest,
- La RD.951 au Sud,
- La zone d'activité du Petit Étang au Nord par laquelle s'effectue l'accès actuel de la zone,
- Une zone naturelle et un petit cours d'eau (Fausse Rivière) à l'Est.
- Implantation en continuité de la zone industrielle de "Croix Rouge" et donc dans l'enveloppe urbaine de Sézanne. Facilement urbanisable, elle bénéficie de l'ensemble des réseaux en périphérie et d'un accès routier à la RN.4 adapté au trafic poids lourd,
- Situation le long de la route de Troyes, axe structurant qui actuellement n'offre pas d'accès direct à la zone,
- Situation à l'interface de la zone urbaine (UE) et d'une zone naturelle "sensible" qui longe la façade Est ; cette dernière étant soumise à un large cône de vision depuis la RD.951,



En outre, cette étude se situe dans le cadre réglementaire institué par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 - article 52 - sur les entrées de ville. L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme prévoit à cet effet l'inconstructibilité des abords des autoroutes, routes nationales et voies express sur une profondeur de 100 m et **75 m pour les routes classées à grande circulation**, tout en laissant au Préfet la possibilité d'édicter une telle mesure pour les autres catégories de voies.

Cette inconstructibilité a été levée dans le PLU par une étude dite "entrée de ville" : voir Rapport de Présentation – VOLET 3 : ETUDES ENTRÉE DE VILLE.

2. Superficie et programmation

La zone s'étend sur 6,15 ha sous forme de zone 1AUE urbanisable par tranches.

Sa vocation est d'accueillir en priorité des activités commerciales voire de services.

3. Objectifs

- Mettre en valeur la principale entrée de ville Sud en la dotant d'une véritable identité paysagère et urbaine,
- Rompre avec le zoning traditionnel en concevant des aménagements de type "parc d'activités",
- Proposer un traitement coordonné et homogène des espaces libres publics,
- Réussir l'équilibre entre les impératifs de fonctionnement des activités et le projet urbain,
- Offrir une identité de qualité à ce territoire de périphérie avec en particulier, une attention toute particulière à porter sur le traitement paysager de la façade Est de la zone (côté Fausse Rivière),
- Limiter les impacts environnementaux de la zone.
- Lever l'inconstructibilité dans la bande des 100 m par une étude dite « Entrée de Ville ».

4. Principes d'aménagement

Accès, voirie, circulations, sécurité :

- L'interdiction est maintenue de créer des accès individuels sur la RD. 951,

- L'accès à la zone s'organisera, d'une part, à partir d'un axe principal déjà existant dans la zone du Petit Étang et d'autre part par la création d'une sortie groupée sur la RD.373, les accès individuels sur cette voie étant interdits,
- les accès directs vers les RD étant interdits, les voies internes se termineront en impasse dont le gabarit devra permettre les retournements.
- Les déplacements piétons et cyclistes seront facilités par la réalisation de voies douces en lien avec le reste de la zone.

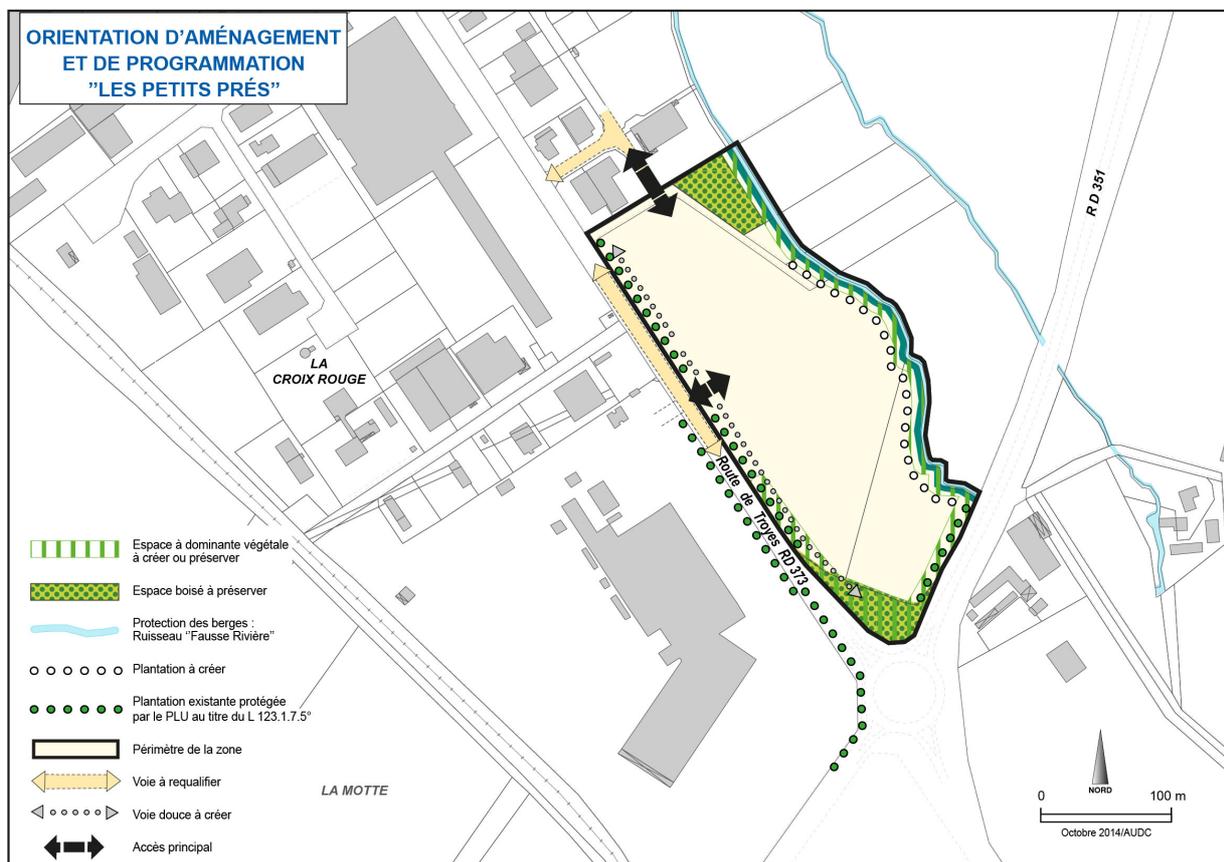
Intégration paysagère et environnement

- Le parti d'aménagement mise à la fois sur la préservation et le développement des franges plantées et le traitement renforcé de l'arrière de la zone située dans le cône de visibilité depuis la RD. 951,
- Maintien de la zone boisée présente à coté du magasin ALDI et des franges boisées existantes,
- Instaurer une bande inconstructible de 15 m le long des berges de la fausse Rivière et de la RD.351.

L'espace ainsi libéré permettant le maintien de la coulée verte.

Intégration du bâti :

- Les implantations les moins valorisantes telles que les aires de stockage, les dépôts et déchets industriels, les bassins,... devront être dissimulées soit derrière le bâtiment principal, soit derrière une haie de plantations arbustives.
- Les aires de stationnement aérien devront faire l'objet d'une étude d'intégration dans le site. Elles doivent être plantées d'arbres à raison d'un arbre au minimum pour 4 places de stationnement. Le stationnement pourra être mutualisé entre activités présentes sur la zone.
- Les constructions devront respecter le nuancier communal dont la gamme de couleurs est enrichie d'un ensemble de nouvelles teintes adaptées à la zone d'activités et de ce fait moins contraignantes.
- Les clôtures seront constituées d'une haie vive (doublée ou non d'un grillage).



VOLET 4 :

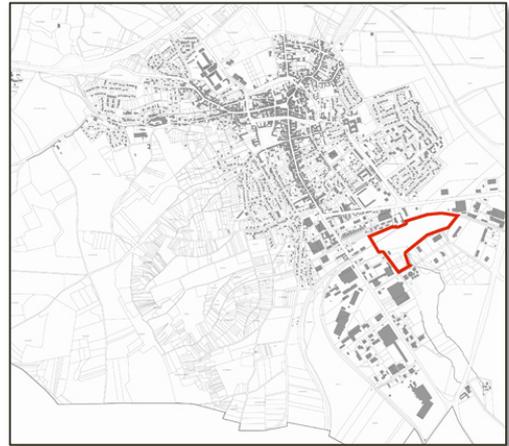
"Faubourg de la gare"

1. Situation

Le secteur se trouve à la jonction entre la zone industrielle et la zone d'habitat à l'arrière de l'ancienne gare.

Il s'agit d'une ancienne emprise déprise ferroviaire dont l'accès se fait depuis la zone d'activités de l'Ormelot.

Cette zone revêt un caractère tout particulier puisqu'elle entre dans le cadre de la requalification d'une friche urbaine qui permet de redévelopper un véritable morceau de ville sur elle-même tout en confortant le pôle économique de la ville sans consommer de terres agricoles.



2- Superficie et programmation :

La zone s'étend sur 8,85 ha sous forme de zone dont l'ouverture à l'urbanisation fait l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble qui sera réalisé en 2 phases.

Sa vocation est d'accueillir tous types d'activités.

3. Objectifs :

- ne pas impacter le domaine agricole,
- limiter les impacts environnementaux de la zone,
- prendre en compte le passage du ruisseau des Auges (canalisé ou non).

4. Principes d'aménagement

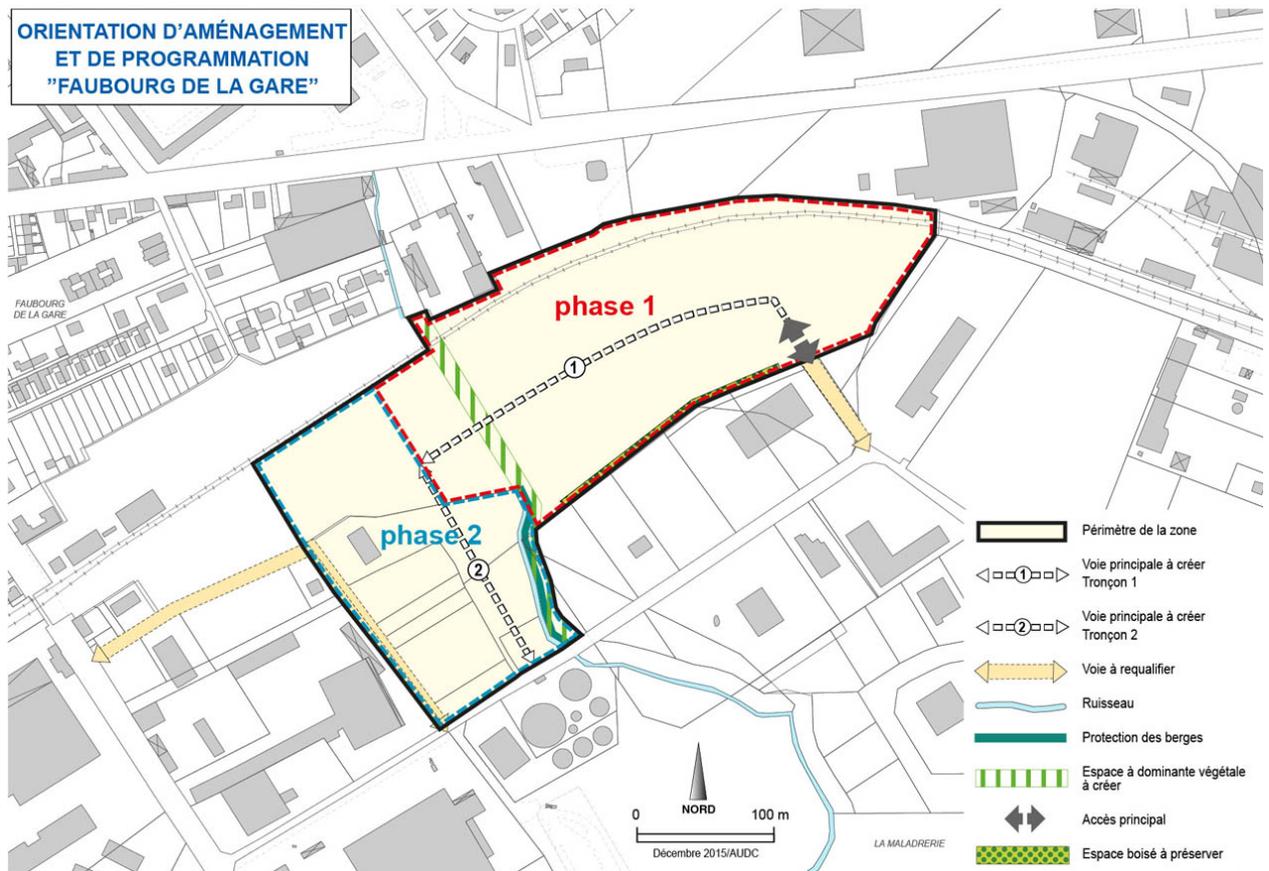
Accès, voirie, circulations, sécurité :

- dans un premier temps, création d'un accès principal et prioritaire depuis la rue du Petit Étang via l'amorce d'une voie de desserte existante,
Par la suite bouclage par une seconde voirie dont l'accès sera situé plus en amont de la rue du Petit Étang,
- réalisation d'une voie interne adaptée au transport poids-lourd ; cette dernière pourra être réalisée en 1 ou 2 tronçons ; dans ce cas le 1^{er} tronçon réalisé devra permettre le retournement des véhicules,
- requalification du chemin du Petit Étang afin d'assurer une desserte de la partie Sud de la zone dans le cas où le tronçon 2 ne pourrait être réalisé,

Intégration paysagère et environnement

- création d'une coupure verte transversale à la zone correspondant au tracé du ruisseau des Auges,
- aménagement d'une bande verte tampon d'une largeur minimale de 15 m le long du tronçon sud du ruisseau des Auges,
- maintien des espaces verts et des boisements situés en frange de zone en particulière à l'interface des zones bâties.

**ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION
"FAUBOURG DE LA GARE"**



-  Périètre de la zone
-  Voie principale à créer Tronçon 1
-  Voie principale à créer Tronçon 2
-  Voie à requalifier
-  Ruisseau
-  Protection des berges
-  Espace à dominante végétale à créer
-  Accès principal
-  Espace boisé à préserver

VOLET 5 :

"Quai de gare"

1. Situation

Le secteur se trouve à la jonction entre la zone industrielle et la zone d'habitat face à l'ancienne gare.

Il s'agit d'une ancienne emprise ferroviaire et industrielle en déprise dont l'accès se fait depuis la route de Troyes et la rue du Petit Etang (Ormelot).

Cette zone revêt un caractère tout particulier puisqu'elle entre dans le cadre de la requalification d'une friche urbaine qui permet de redévelopper un véritable morceau de ville tout en créant une future zone d'équipements à proximité du cœur de ville.



2- Superficie et programmation :

La zone s'étend sur 1,65 ha sous forme de zone dont l'ouverture à l'urbanisation fait l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble ou d'un aménagement au coup par coup.

Sa vocation est d'accueillir tous types d'équipements.

3. Objectifs :

- reconquérir une friche urbaine et recentrer de nouveaux équipements à proximité immédiate de l'ancienne gare, autre site de projet mené par la commune,
- tirer profit de la localisation de la zone à proximité du centre ville,
- requalifier une voie afin de désenclaver la zone.

4. Principes d'aménagement

Accès, voirie, circulations, sécurité :

- requalification et mise au gabarit routier de la voie existante qui traverse et dessert la zone depuis les rues de Troyes et du Petit Etang,
- accompagner la requalification de la zone par un développement du maillage modes doux en lien avec les quartiers voisins.

Intégration paysagère et environnement

- accompagner la requalification de la zone par le prolongement de la trame verte urbaine,
- maintien des espaces verts et des boisements situés en frange de zone en particulier à l'interface des zones bâties peu esthétiques

**ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION
"QUAI DE GARE"**

