

Retranscription graphique synthétique des documents d'urbanisme à titre indicatif n'étant en aucun cas un document contractuel.
 Les conclusions présentées sont provisoires notamment pour le PPRI qui est en cours d'élaboration (septembre 2006).
 Carte réalisée d'après le zonage du POS à mettre en conformité avec le futur zonage du PLU.

EN RÉSUMÉ

URBANISME

Zone ND: zone naturelle avec un site remarquable: le lit de l'Aygue (futur secteur 1N au PLU)

Zone UD: zone urbaine à vocation résidentielle

Zone 3NA: zone d'urbanisation à vocation commerciale et artisanale (futur secteur 3AUd au PLU)

PAYSAGE

L'ensemble des abords sera traité avec soin:

•Domaine public:

Les arbres d'alignements seront préservés et confortés

Les fossés infranchissables seront végétalisés

•Domaine privé:

Gestion des limites y compris des clôtures séparatives: les clôtures seront positionnées en retrait sur le domaine privé afin qu'elles soient doublées de haies arbustives composées d'essences variées positionnées devant la clôture. L'ensemble devra répondre aux règlements du PPRI.

Dans la bande de recul, l'espace paysager devra répondre aux exigences inscrites dans le PLU.

Front bâti:

Le projet définit un front bâti à 20 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie afin de contenir le regard et amener au centre ville où le front bâti est alors en continuité le long de la voie.

Publicité:

Interdiction des enseignes lumineuses. Interdiction des enseignes en émergence au dessus du bâtiment.

ARCHITECTURE

Bâti: Sur l'emprise des zones urbaines, un front bâti est défini à 20 mètres de l'axe de part et d'autre de la voie. Les constructions doivent s'implanter en limite de la marge de recul. La façade principale de l'opération donnera sur la RN7. L'objectif est de conforter la voie dans son statut de boulevard urbain. Les rez-de-chaussée peuvent accueillir des commerces, il s'agit de proposer une mixité d'occupation et d'usage.

Hauteur: Le long de la RN7 la hauteur des constructions mesurée à l'égout de la toiture ou à l'acrotère, depuis le terrain naturel, à l'aplomb de la construction ne doit pas dépasser 12 mètres et ce sur la profondeur de 15 mètres.

Zone non aedificandi: En arrière, de ces constructions une bande non aedificandi de 10 mètres permettra une orientation et un ensoleillement de qualité pour les constructions se situant à l'arrière.

Façade: Il est demandé une volumétrie simple afin que les bâtiments puissent s'insérer dans la continuité et s'inscrire dans un front bâti.

NUISANCE ET SECURITE

La réalisation du rond point d'entrée de ville constituera un second seuil après le passage du pont de l'Aygues en direction du centre ville d'Orange.

Le gabarit de la bande roulante est réduit à 7 mètres de large sur l'ensemble du périmètre de l'entrée de ville. Les accotements sont définis par la mise en place de trottoirs qui marquent l'urbanité du secteur.

Les accès directs sont interdits depuis la RN7. Pour les carrefours existants, un aménagement spécifique identique sur l'ensemble des entrées de ville permettra la sécurisation des piquages directs actuels.

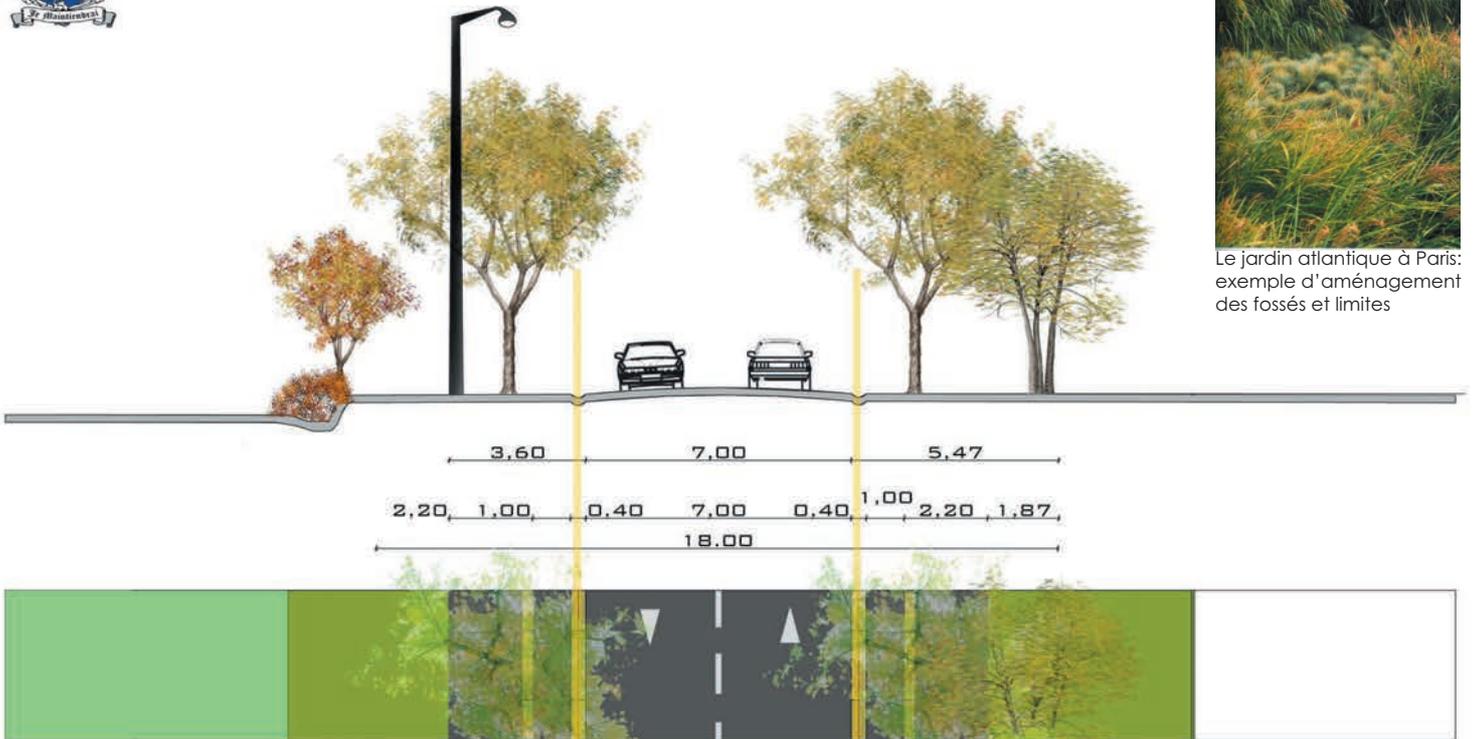
Les aménagements de bord de voie profiteront de la réduction du gabarit de la bande roulante. Les autres utilisateurs de la voie, auront une place déterminée dans le nouveau partage de l'emprise de la voie. En effet, il est possible d'aménager des pistes cyclables dans les sur-largeurs après transfert de compétence de la voie de l'Etat au profit de la commune. Néanmoins, une convention entre le gestionnaire de la voie et la commune pourrait permettre la mise en place du projet progressivement en amont du transfert de compétence.

L'ensemble des dispositifs mis en œuvre ont vocation à inscrire ce secteur en continuité avec le centre-ville: plantations d'arbres d'alignement, mobilier urbain, mise en place de l'éclairage public pour affirmer l'entrée en ville et influencer sur le comportement des conducteurs.

La préservation des fossés comme éléments de limite, part importante du paysage offre la possibilité d'accueillir et drainer les eaux de pluies.



Le jardin atlantique à Paris: exemple d'aménagement des fossés et limites



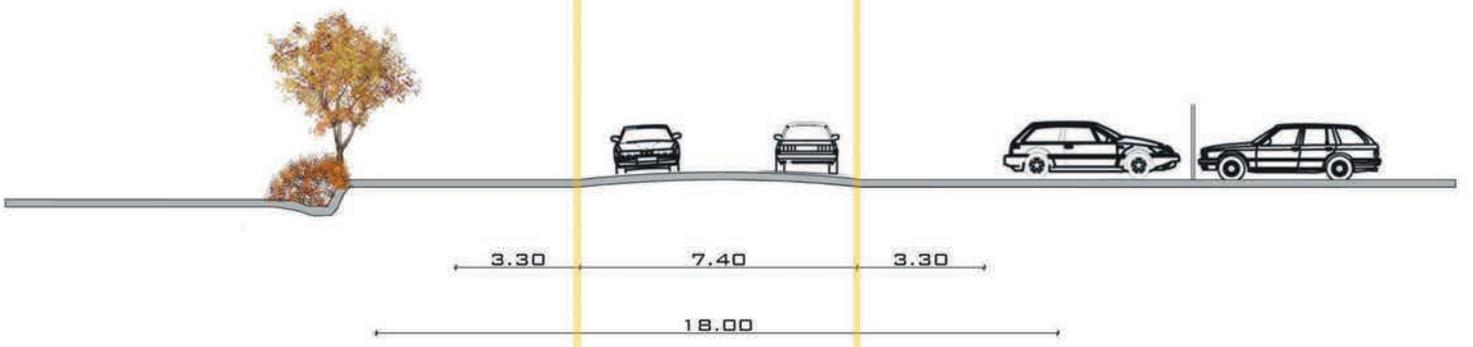
ENTREE NORD PROJET

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 1

Zone ne relevant pas de compétence communale:
Projet à réaliser après déclassement de la voie ou après convention d'intervention avec gestionnaire de la voie



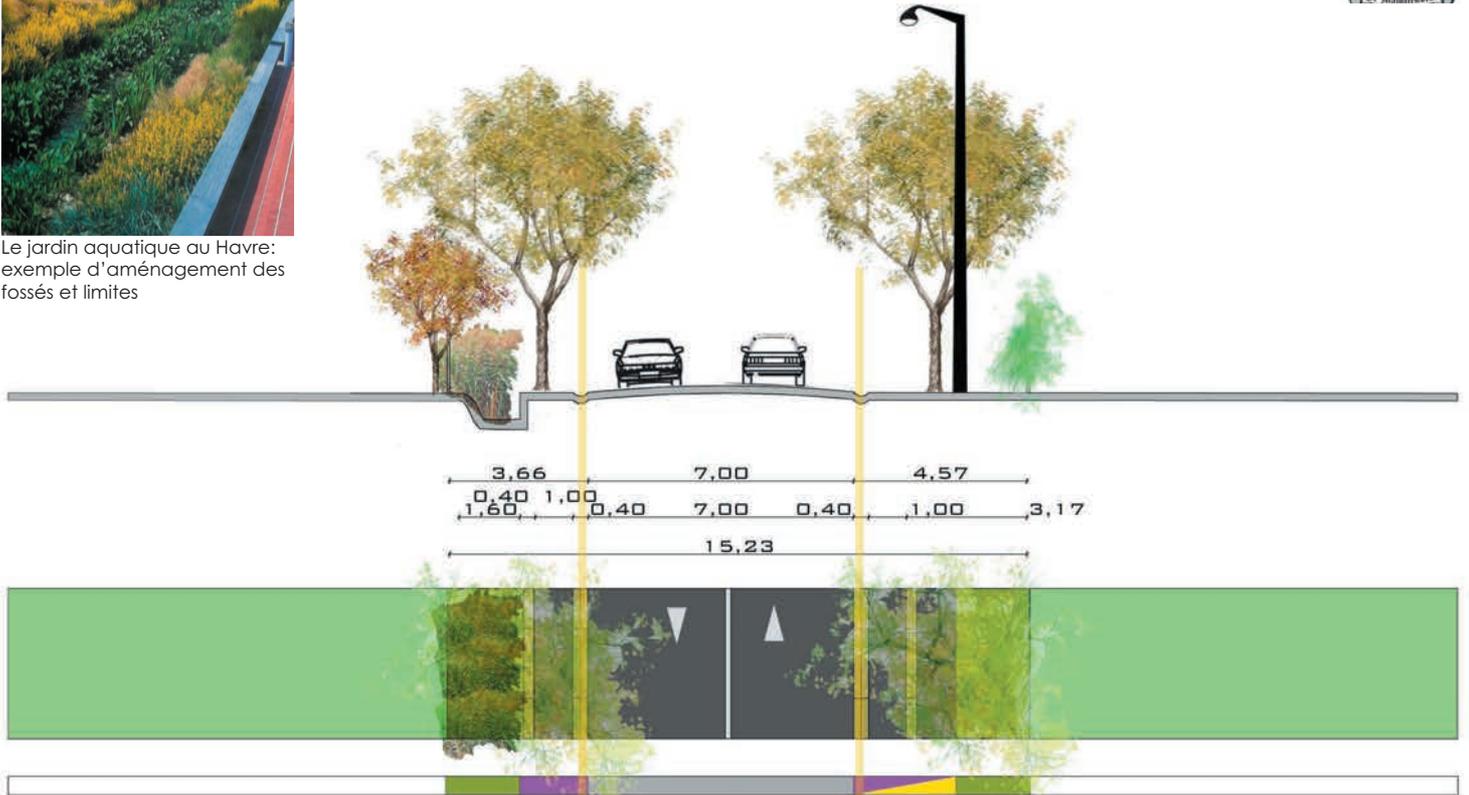
ENTREE NORD

COUPE AA

- espace paysager
- piétons/cycles
- bande roulante



Le jardin aquatique au Havre: exemple d'aménagement des fossés et limites



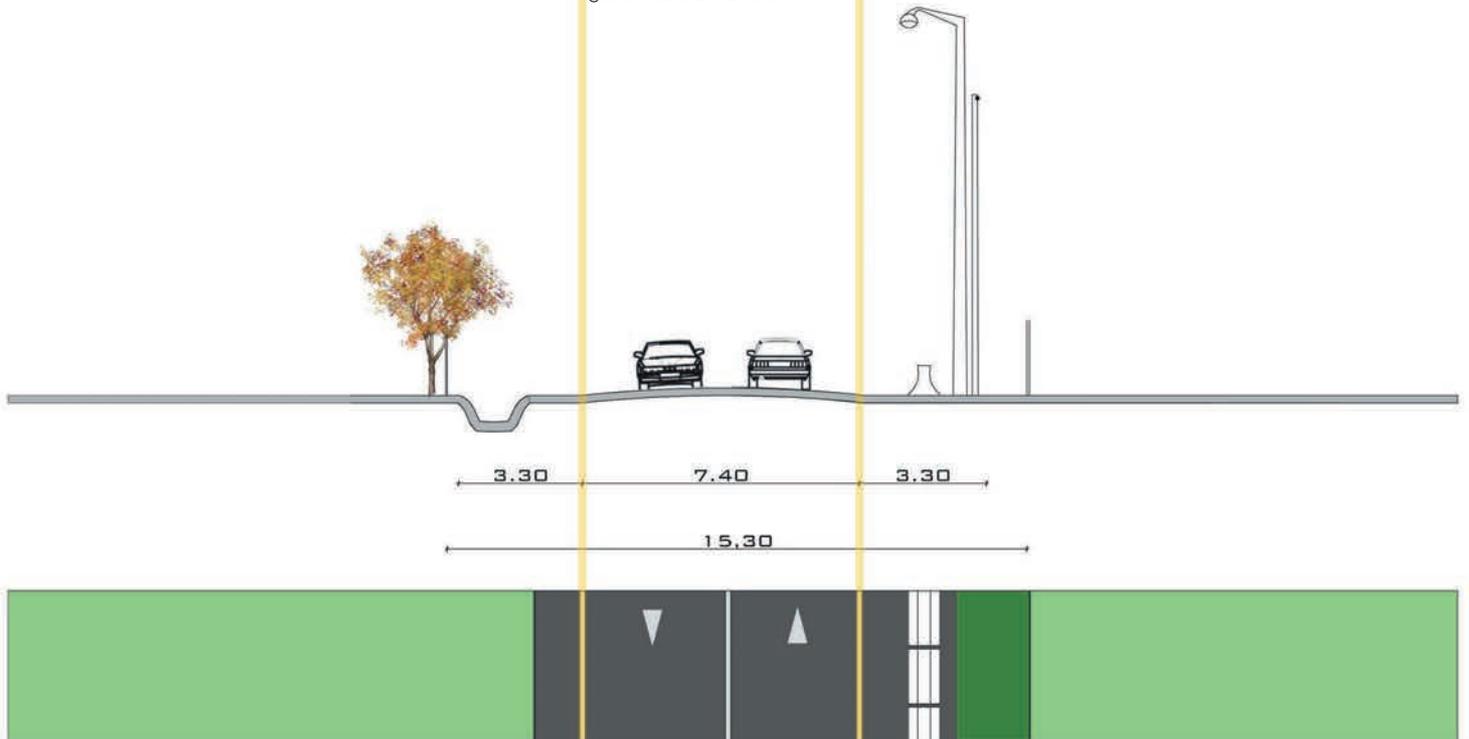
ENTREE NORD PROJET

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 1

Zone ne relevant pas de compétence communale:
Projet à réaliser après déclassement de la voie ou après convention d'intervention avec gestionnaire de la voie



ENTREE NORD

COUPE BB

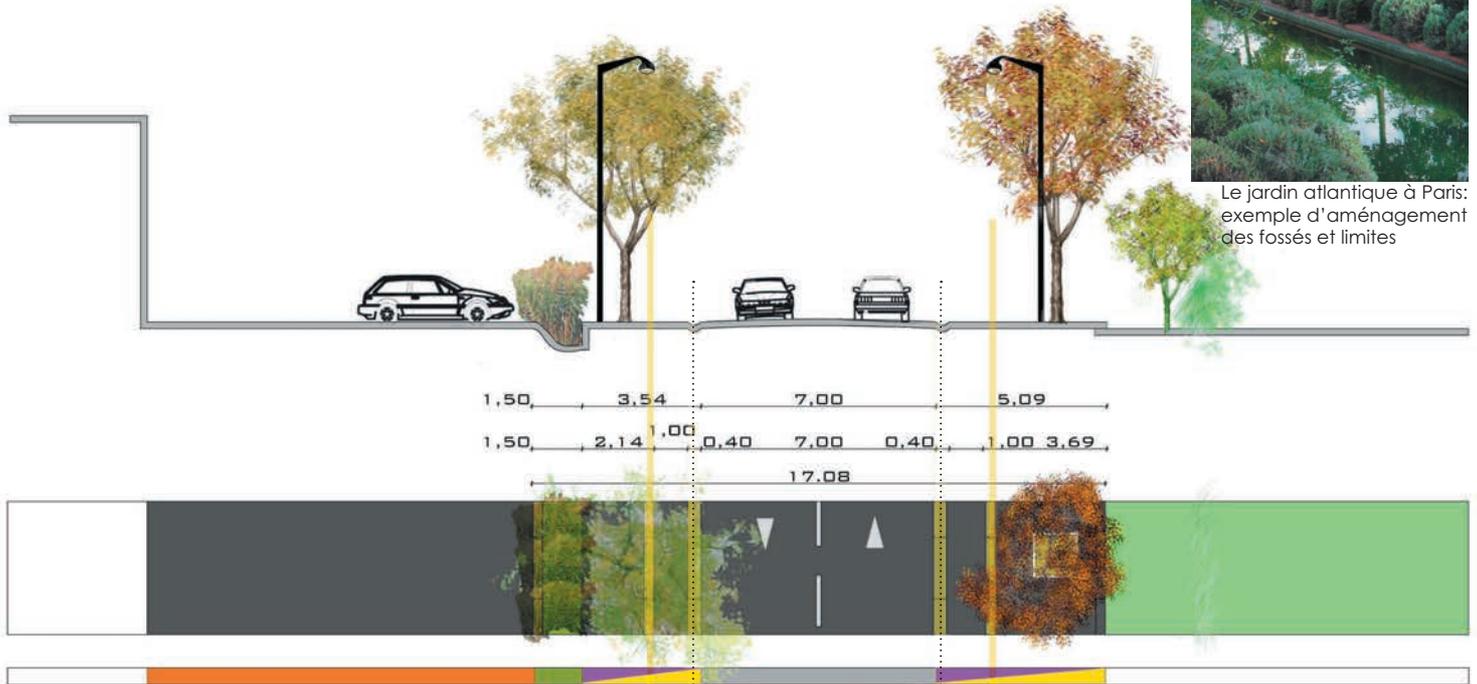
- espace paysager
- piétons
- piétons/cycles
- bande roulante



Des intersections marquées et visibles



Le jardin atlantique à Paris: exemple d'aménagement des fossés et limites



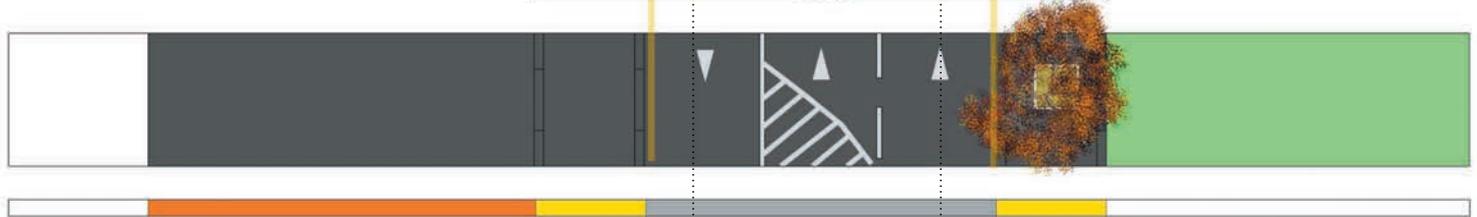
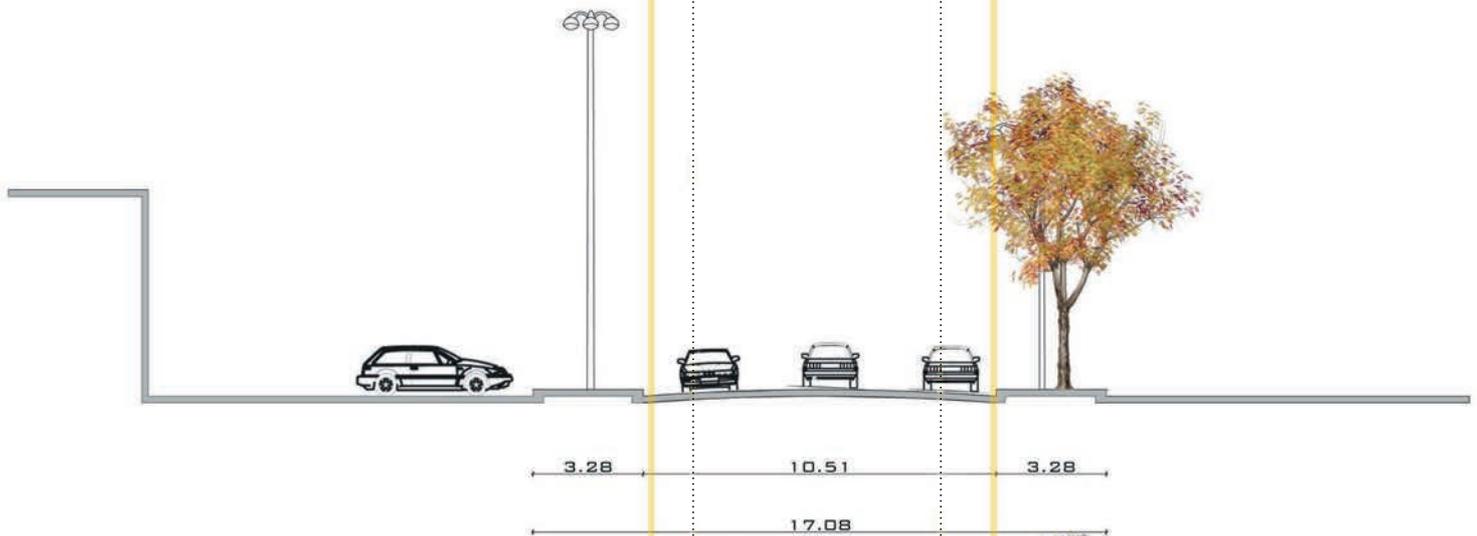
ENTREE NORD PROJET

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 1

Zone ne relevant pas de compétence communale:
Projet à réaliser après déclassement de la voie ou après convention d'intervention avec gestionnaire de la voie

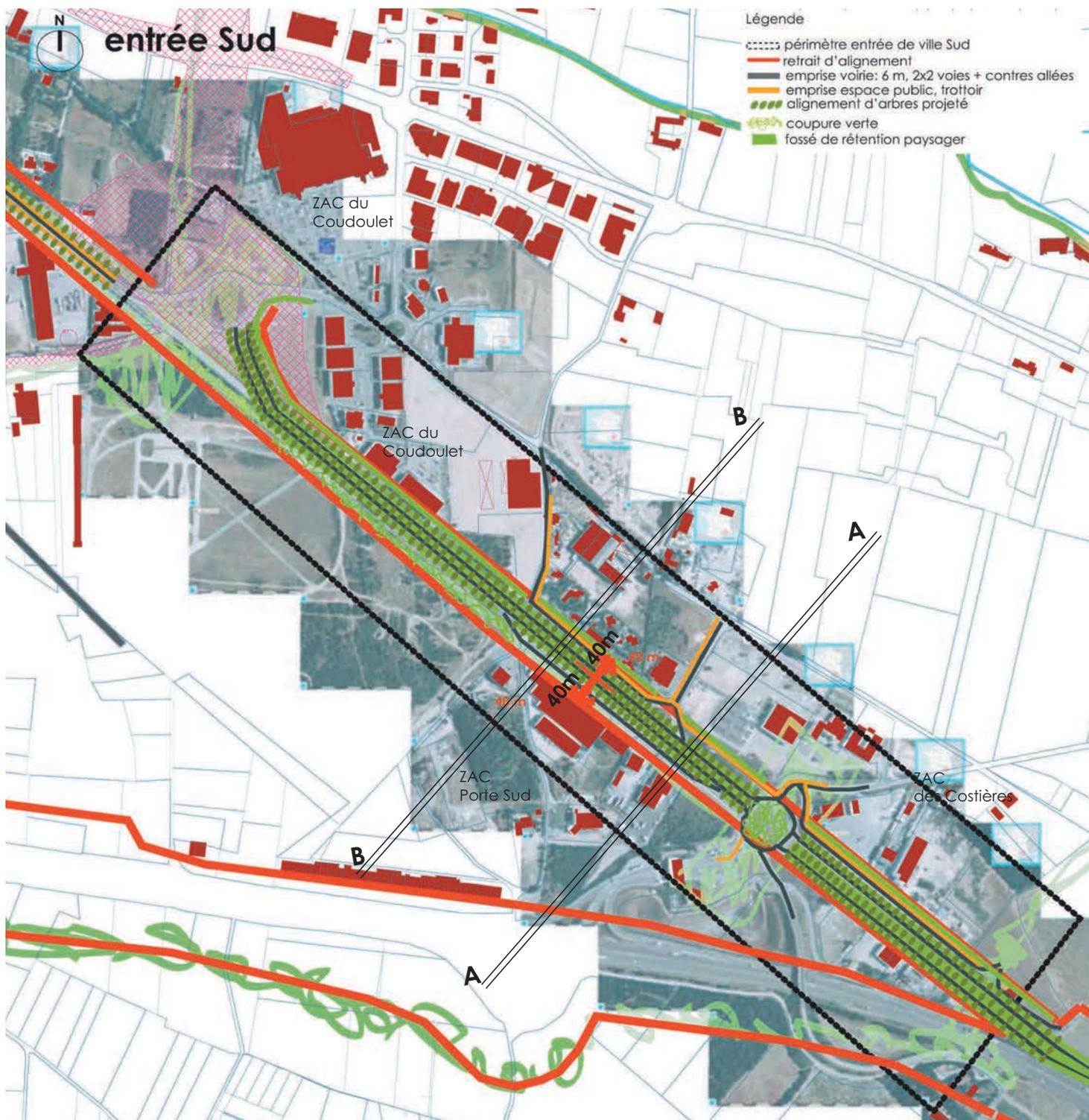
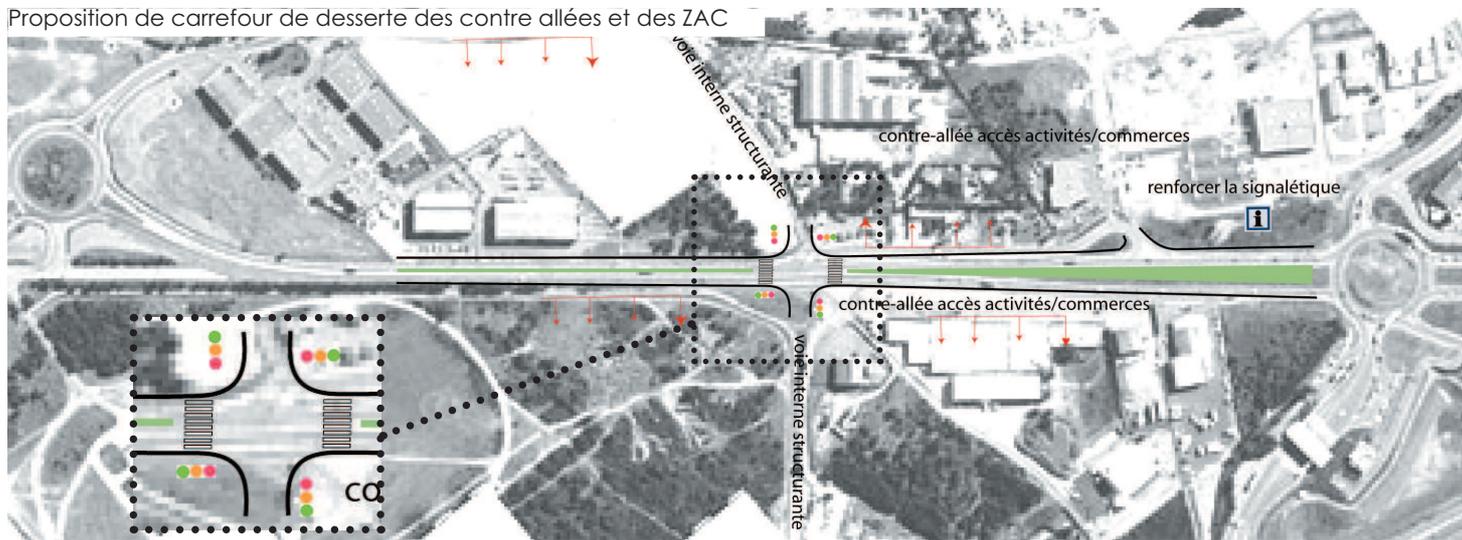


ENTREE NORD

COUPE CC

- espace paysager
- piétons/cycles
- bande roulante
- stationnements

Proposition de carrefour de desserte des contre allées et des ZAC



ENTRÉE SUD: UNE URBANITÉ À CONQUÉRIR

LES OBJECTIFS DU PROJET :

La RN 7

Le parcours sur la RN7 depuis le Sud s'inscrit dans une logique de zone d'activité à l'image décousue. La voie possède les caractéristiques de la voie rapide. Le projet d'entrée de ville, tout en tenant compte des constats et des enjeux qui ont été dégagés dans l'analyse, a vocation à modifier cette image afin de valoriser le secteur en raccordant la voie à son tissu environnant et de favoriser la reconquête urbaine du secteur.

La contrainte majeure de la RN7 sur ce secteur est sa configuration de voie de transit qui ne laisse aucune part aux flux d'échanges qui existent pourtant du fait des activités situées de chaque côté de la voie. Cette portion de la RN7 sera ultérieurement la continuité de la déviation du centre-ville qui s'implantera à l'Est d'Orange. La solution préconisée est donc d'utiliser la voie et de miser sur ses aspects positifs, comme par exemple, la valorisation de la Commune, de ses activités et de ses commerces.

Il faut ensuite travailler le profil transversal de la voie pour que les nuisances qu'elle apporte soient gommées par la qualité et l'impact des aménagements proposés. Ces aménagements seront complétés par le traitement des rares points d'échange permettant l'accès aux contre-allées qui ont vocation à supporter le trafic d'échange. Il s'agit de mettre en œuvre une signalétique cohérente sous forme de Totem permettant à tous de se diriger en toute connaissance et en toute sécurité.

Les gabarits de voiries préconisés sont de géométries contenues et constantes dans le profil de la voie existante tout en tenant compte des types de trafics rencontrés sur cet axe : trafic de transit mais aussi d'échange.

Le résultat recherché sera d'obtenir une lecture claire du secteur avec un aménagement paysager de qualité permettant une transition entre un comportement sur Nationale en rase campagne puis sur voie urbaine. L'image proposée est celle du parkway (cf illustration). Tout équipement le long de cette section de voie doit s'éloigner du vocabulaire et de l'imagerie de la voie rapide: glissières, largeur de voie, GBA....

Le projet propose une largeur de voirie constante tout le long du déroulé et tenue de part et d'autre par l'aménagement paysager puis, en deuxième plan, le front bâti des bâtiments à vocation commerciale.

Cela passe par une modification des emprises routières au profit des aménagements de bord de voie: aménagements paysagers de qualité, mise en place de trottoirs côté contre-allée, réalisation de passages piétons sécurisés, refonte de l'éclairage public, reprise de la signalétique, traitement soigné au même titre que la façade principale des façades parallèles à la RN7. Ces façades devront constituer un front bâti en ordre continu à 40 mètres par rapport à l'axe de la RN7, pour ce faire, la mitoyenneté est autorisée sous conditions.

Les enseignes devront être dans le volume général du bâti. Les enseignes lumineuses sont interdites afin de ne pas saturer le paysage d'entrée de ville.

Les accès existants sur la RN7 feront l'objet d'un traitement qualitatif avec une signalétique commune pour toutes les intersections avec la voie. La réalisation de nouveaux accès sur la RN7 est interdite hormis ceux déjà prévu au PLU.

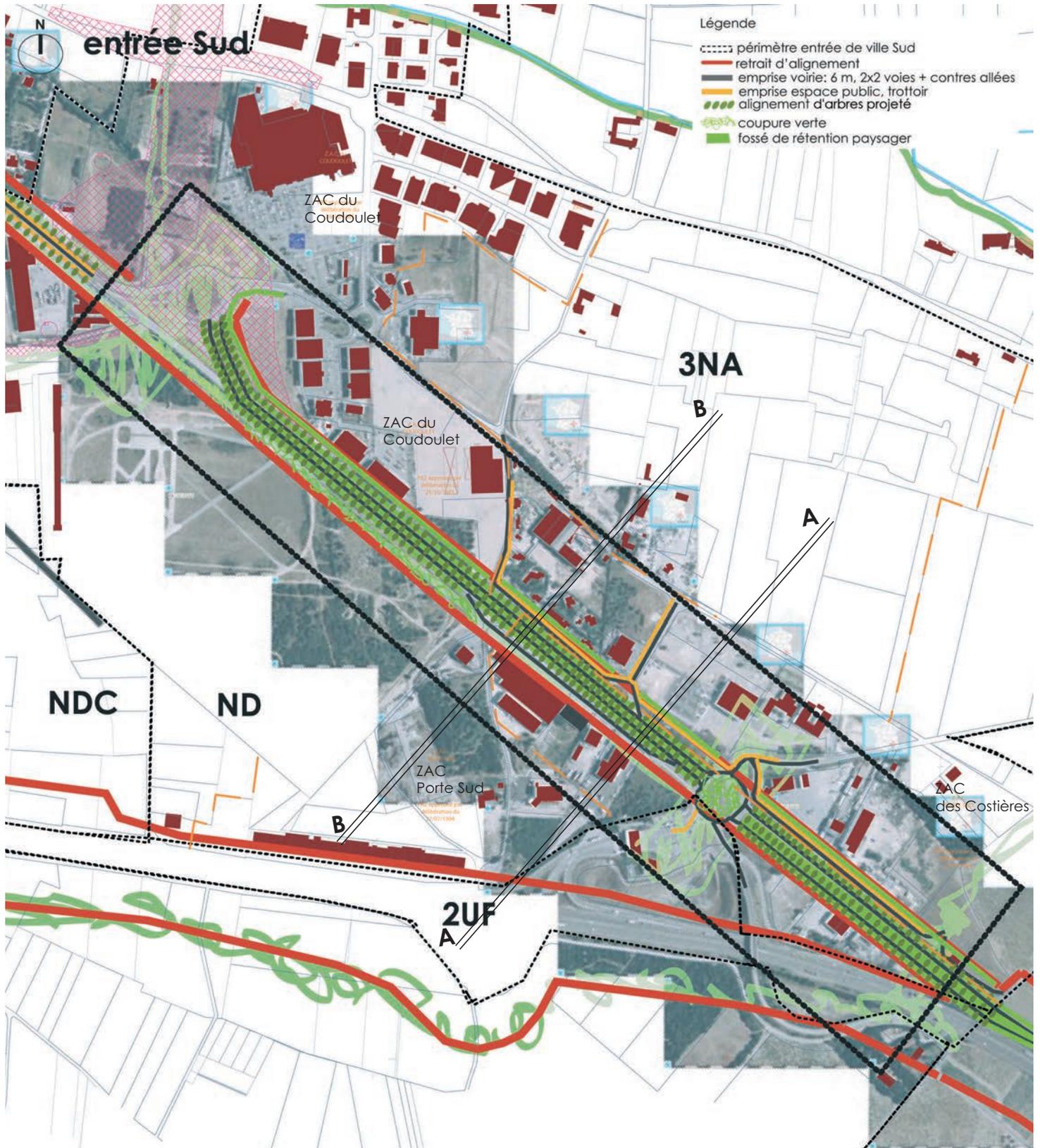
Un travail soigné sur l'environnement de la voie, sur le dessin des contre-allées permettant le partage de la voie par les autres modes de déplacements, permettront à ce secteur de s'inscrire dans la continuité avec le centre-ville. En effet, il est proposé la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de la contre-allée Est.

Un réseau viaire interne d'allées et contre-allées permettra aux utilisateurs de se déplacer aisément de part et d'autre de la RN7 sans avoir à ressortir systématiquement sur la RN7 pour retourner vers un autre centre-commercial.

Afin de favoriser une conduite régulière depuis l'entrée sur le territoire communal (surtout depuis le rond point d'accès à l'autoroute) jusqu'au centre ville, la bande roulante sera réduite afin d'influer sur l'assurance procurée par un gabarit de voie trop large.



Coeur d'îlot à Turny en Bourgogne. Exemple pour les terre-pleins arborés, structure paysagère.



EN RÉSUMÉ

URBANISME

Zone ND: zone naturelle (qui n'existera plus après validation du PLU)

Zone 3NA: zone d'urbanisation à vocation commerciale, artisanale et industrielle (future zone 3AU)

ZAC du Coudoulet à vocation commerciale, artisanale, industrielle et services

ZAC Porte Sud à vocation commerciale, professionnelles, loisirs, hôtels et restauration (future zone 3AUp au PLU)

ZAC des Costières à vocation commerciale, artisanale et industrielle (future zone 4AU au PLU)

PAYSAGE

L'ensemble des abords seront traités avec soin:

•Domaine public:

Des espaces paysagers seront aménagés afin d'accompagner la voirie et les automobilistes

L'image retenue est celle du parkway. Les terrepleins, d'une largeur de 4 à 5 mètres, seront aménagés avec attention avec des essences adaptées.

•Domaine privé:

Gestion des limites y compris avec les clôtures séparatives: quand le terrain voisin est inconstructible ou situé en zone agricole ou naturelle et forestière, les clôtures seront positionnées en retrait sur le domaine privé afin qu'elles soient doublées de haies arbustives composées d'essences variées positionnées devant la clôture. L'ensemble devra répondre au règlement du PPRI.

Dans la bande de recul, l'espace paysager devra répondre aux exigences inscrites dans le PLU.

Front bâti:

Le projet définit un front bâti à 40 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie afin de contenir le regard et amener au centre ville. Il s'agit d'affirmer la RN7 comme boulevard urbain. La mitoyenneté est autorisée.

Publicité:

Interdiction des enseignes lumineuses.

Interdiction des enseignes en émergence au dessus du bâtiment.

ARCHITECTURE

Bâti: Sur l'emprise des zones urbaines, un front bâti est défini à 40 mètres de l'axe de part et d'autre de la voie. Les constructions doivent s'implanter en limite de la marge de recul. L'ensemble des façades seront traitées comme façade principale. La façade donnant sur la RN7 permettra à l'établissement de profiter de l'effet vitrine. L'objectif est de conforter la voie dans son statut de boulevard urbain.

Hauteur: Le long de la RN7 les hauteurs des constructions mesurées à l'égout de la toiture ou à l'acrotère, depuis le terrain naturel, dépendent des règles imposées par le document d'urbanisme.

Façade: Il est demandé une volumétrie simple afin que les bâtiments puissent s'insérer dans la continuité et s'inscrire dans un front bâti. L'ensemble des façades des bâtiments seront traitées avec la même attention que la façade définie comme «principale».

NUISANCE ET SECURITE

La mise en place de contre-allées accessibles et d'une signalétique adaptée répondra dans un premier temps à une partie de l'insécurité rencontrée sur ce secteur. Le rond point à la sortie de l'autoroute marque l'entrée en zone urbaine. La limitation de la vitesse à 70Km/h sera dans la continuité de la future déviation. Par contre, la vitesse dans les contre-allées sera limitée à 50Km/h.

La réduction du gabarit de la voie sur l'ensemble du périmètre de l'entrée de ville avec des accotements paysagers y compris le gabarit des contre-allées marqueront l'urbanité du secteur.

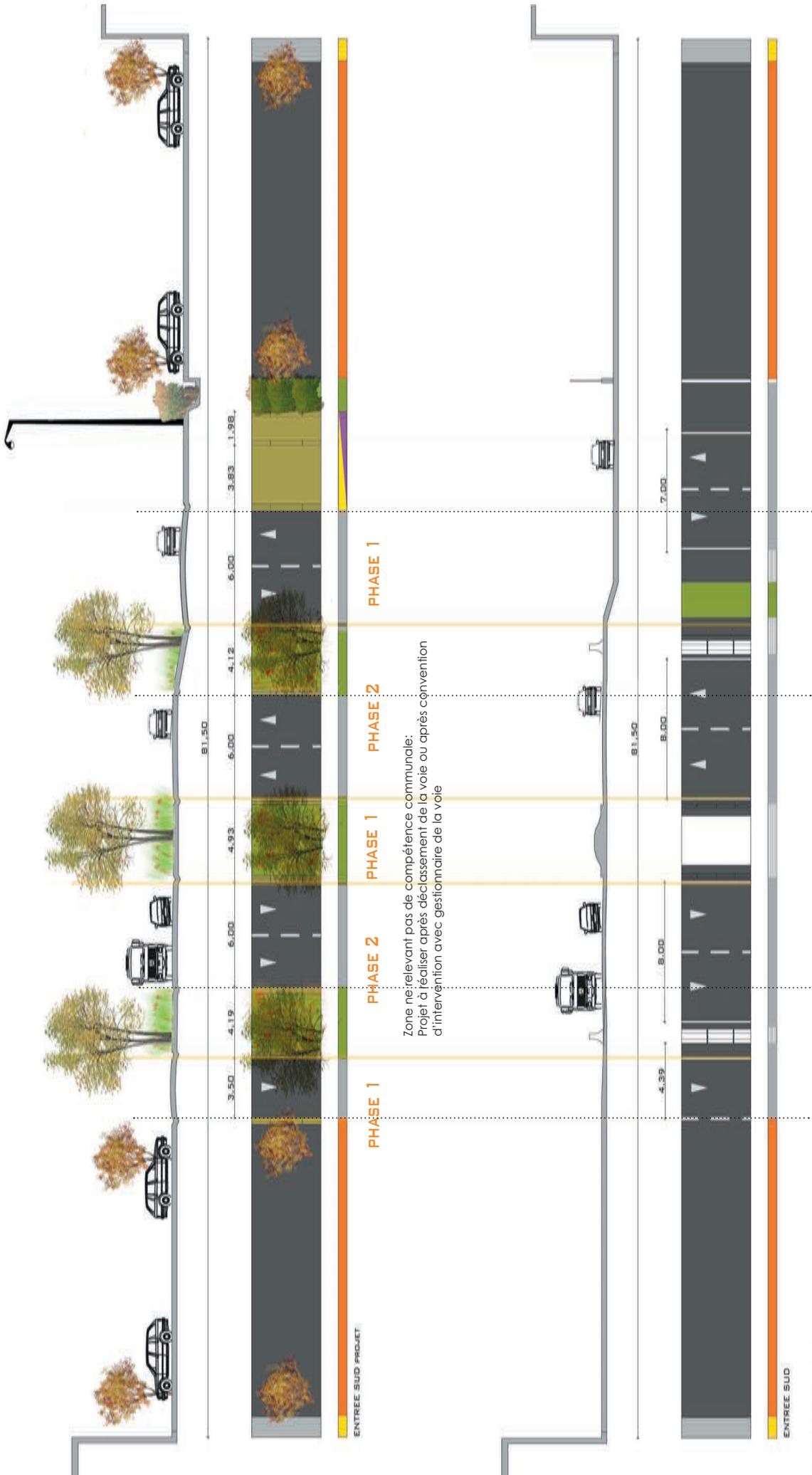
La lecture du site et sa compréhension inviteront à la réduction de la vitesse.

Les nouveaux accès sont interdits depuis la RN7 hormis ceux prévus par le PLU.

Les aménagements de bord de voie profiteront de la réduction du gabarit de la bande roulante. Les autres utilisateurs de la voie, auront une place déterminée qui favorisera le partage de fonction et d'usage. En effet, il est possible d'aménager des pistes cyclables dans les sur-largeurs des contre-allées.

L'ensemble des dispositifs mis en œuvre ont vocation à inscrire ce secteur comme quartier de ville: végétation, mobilier urbain, mise en place de l'éclairage public au niveau des contre-allées pour affirmer l'entrée en ville et influencer sur le comportement des conducteurs.

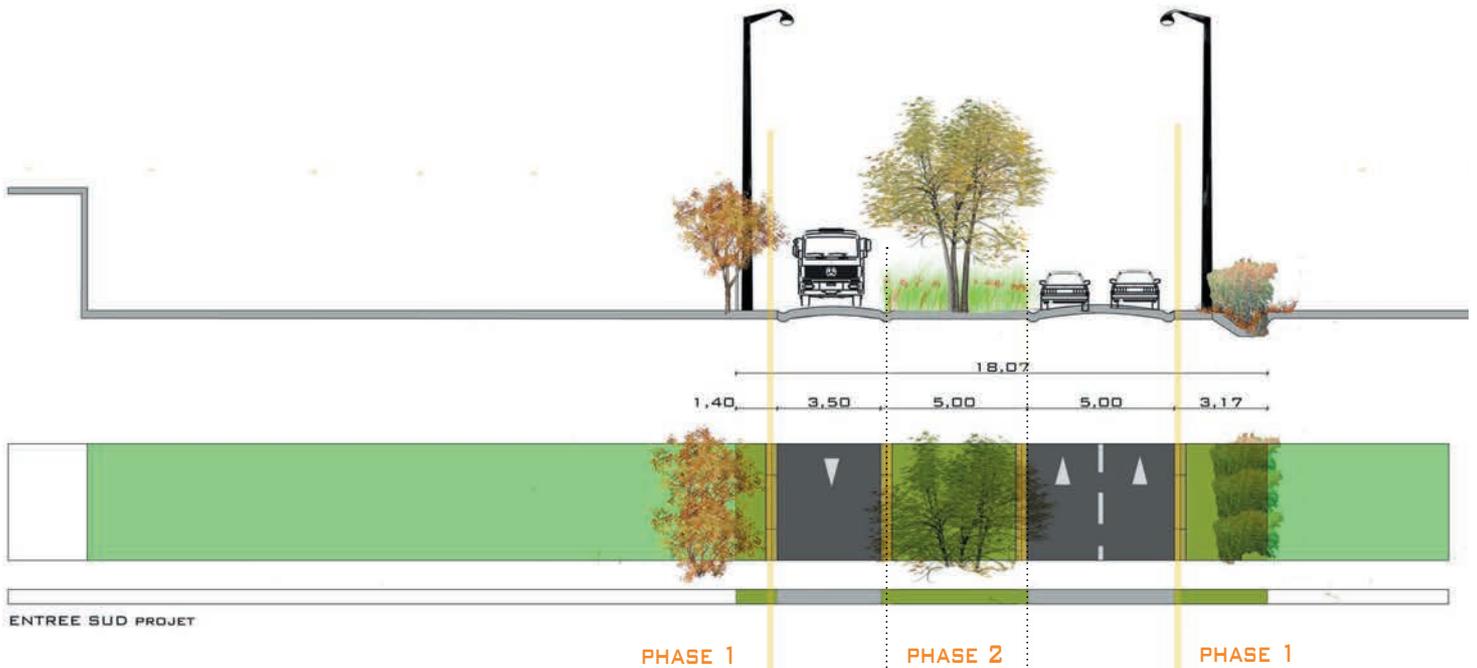
La préservation des fossés comme élément de limite, part de paysage importante, offre la possibilité d'accueillir et drainer les eaux de pluies.



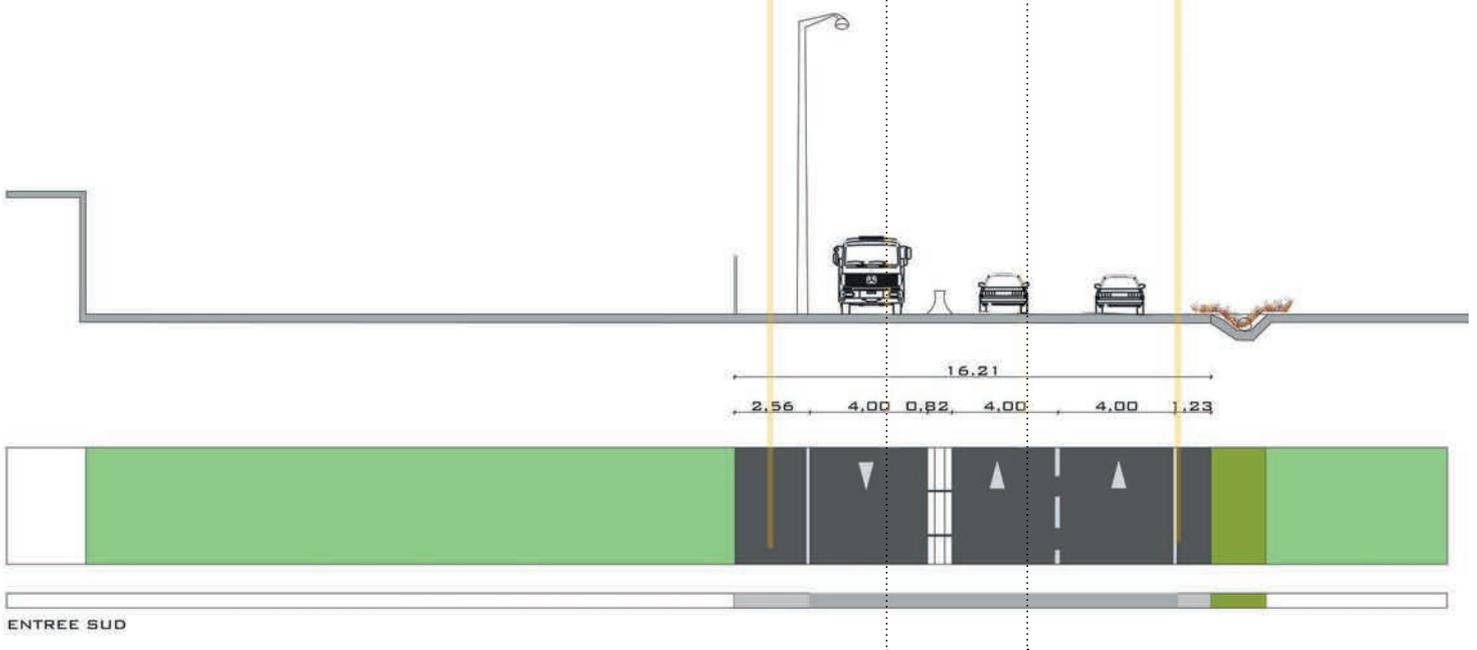
-  espace paysager
-  piétons/cycles
-  bande roulante
-  stationnements



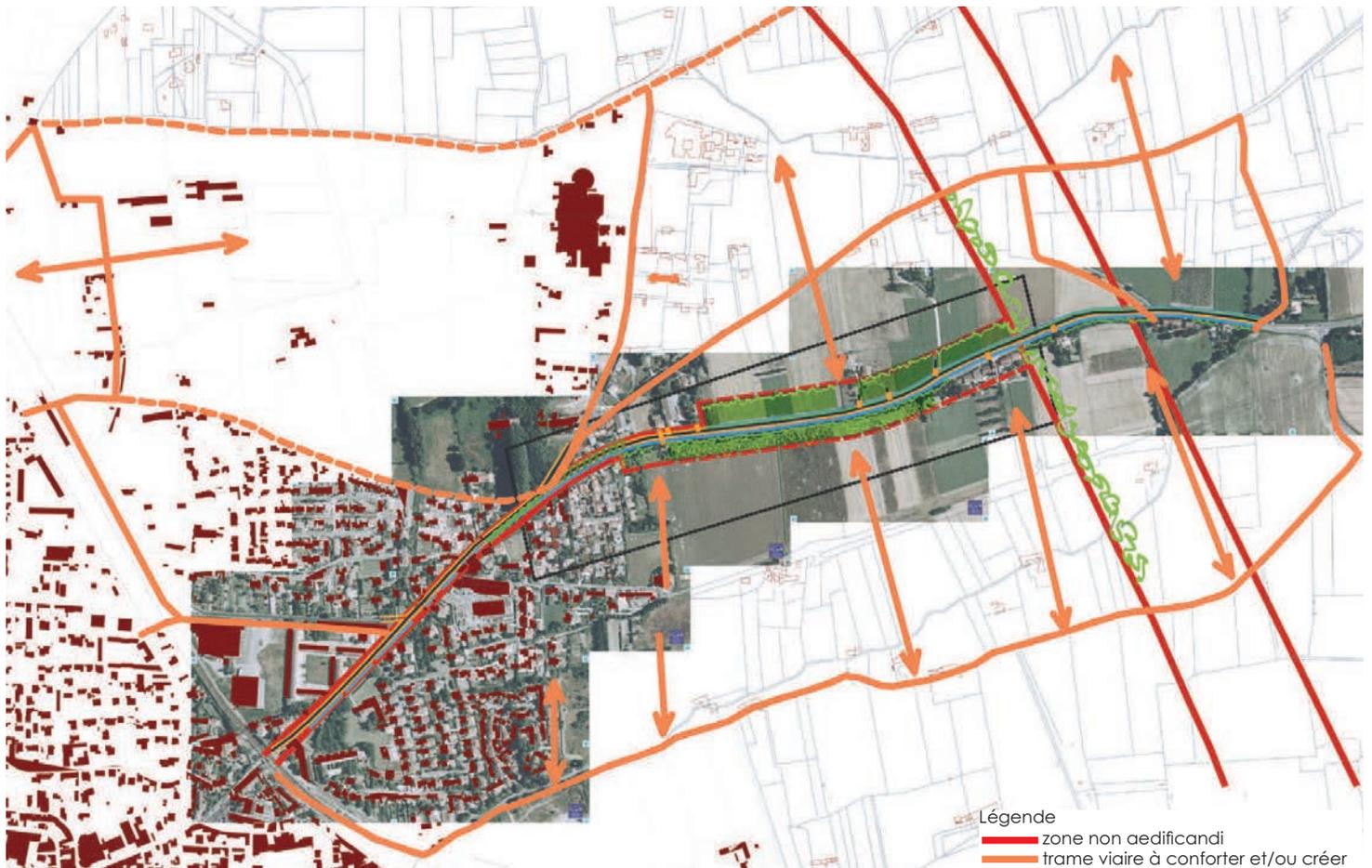
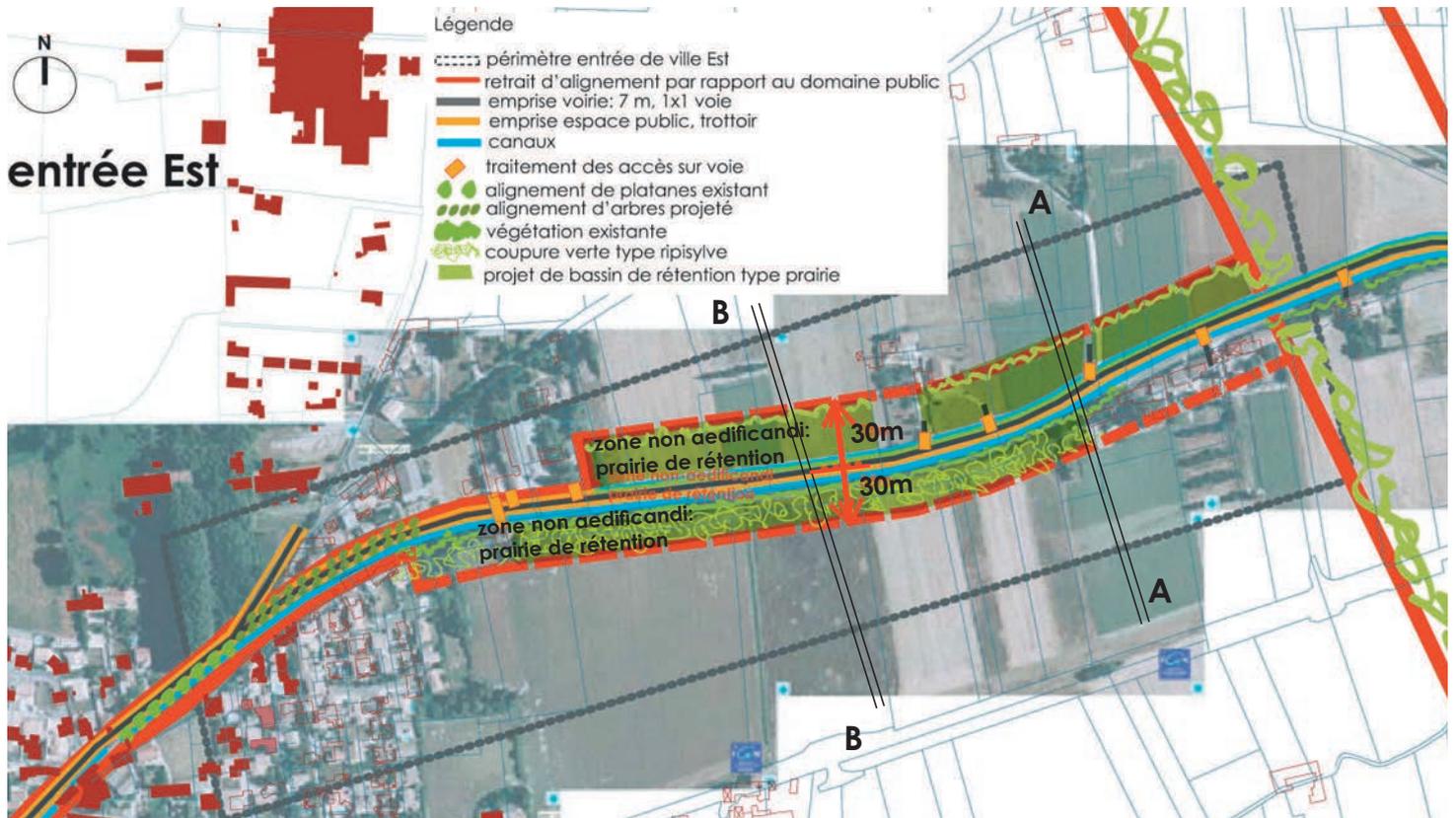
Le parkway comme système d'attache au tissu environnant (côte d'azur)



Zone ne relevant pas de compétence communale:
 Projet à réaliser après déclassement de la voie
 ou après convention d'intervention avec gestionnaire de la voie



COUPE BB



une trame viaire adaptée

LES OBJECTIFS DU PROJET :

La RD 975

Ce site est empreint de mémoire. Le projet d'entrée de ville se doit d'être attentif à cette constatation. Le lien avec la ville s'établit en douceur, en passant d'un paysage de campagne avec une richesse patrimoniale forte à un paysage urbain. Le projet d'entrée de ville, tout en tenant compte des constats et des enjeux qui ont été dégagés dans l'analyse, a vocation à préserver cette image.

A cette fin, il est défini une zone non aedificandi de 30 mètres de part et d'autre de la voie en secteur NC (futurs zones 2AU et A au PLU), ruban vert qui devra être paysager avec soin. Il s'agit notamment de conserver des zones vertes afin de faciliter l'absorption de l'eau en cas de fortes pluies (bassins de rétention) permettant d'ouvrir des zones à une urbanisation future. Dans un même souci, l'ensemble des canaux sera entretenu. La ripisylve doit être confortée le long de tous les canaux. Le volet paysager des permis de construire devra être particulièrement soigné afin de permettre aux instructeurs de se rendre compte des modifications apportées par le futur projet et des mesures compensatoires mises en œuvre.

Seul le petit hameau existant sera conservé en bord de voie car il constitue un signal le long du parcours d'entrée en ville. Ce secteur est voué à accueillir de l'habitat individuel et des bâtiments à usage agricole.

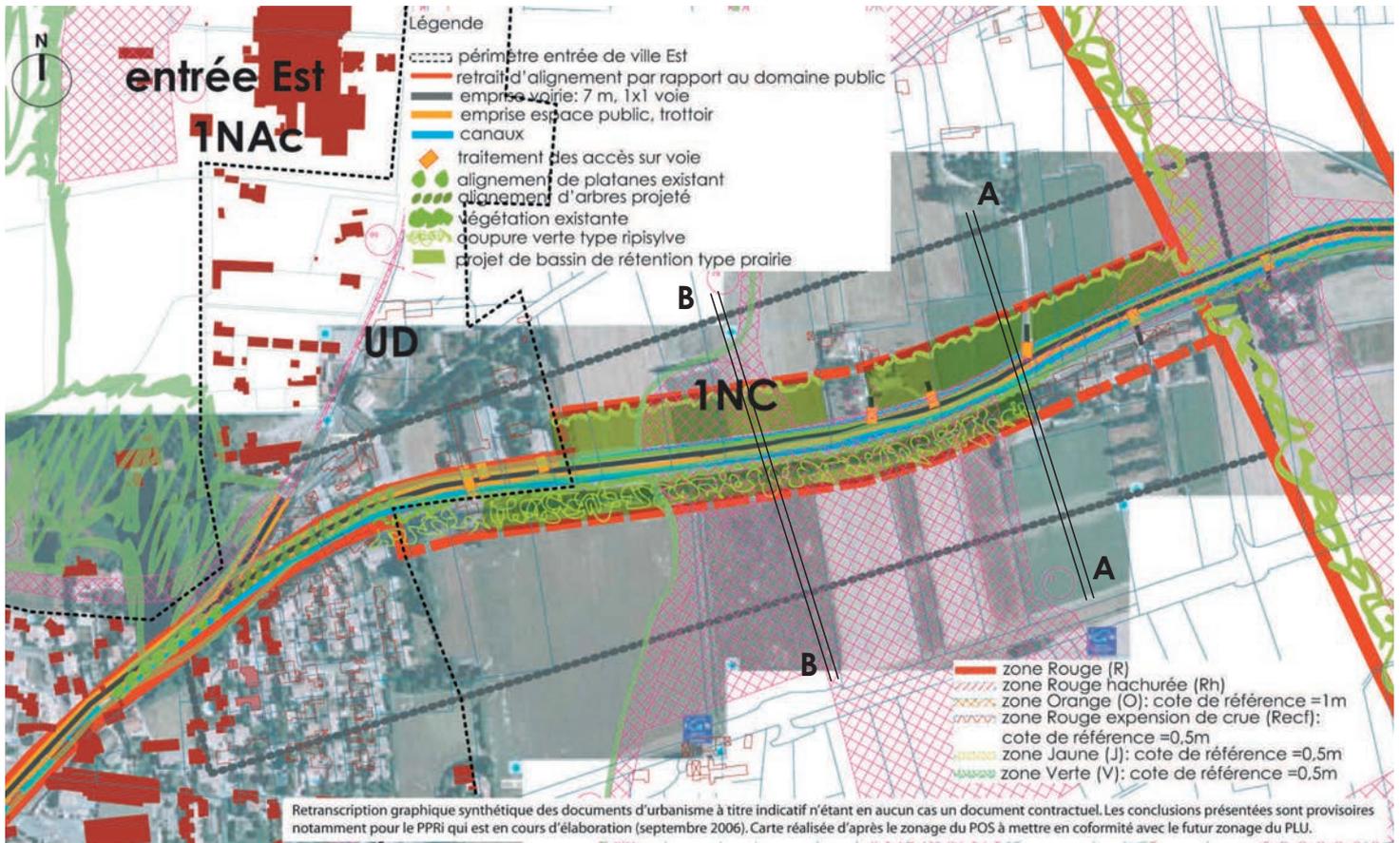
C'est une zone de campagne où les automobilistes circulent à vive allure sans tenir compte des intersections existantes qui restent peu visibles. Un traitement spécifique identique sur l'ensemble du territoire communal permettra aux automobilistes de percevoir les intersections: signal vertical ou horizontal (traitement spécifique de la bande roulante au niveau des intersections). Les accès existants feront donc l'objet d'un traitement qualitatif alors que tout nouvel accès reste interdit hormis ceux prévus au PLU. La mise en place d'une trame viaire s'appuyant sur les traces existantes permettra d'irriguer ce secteur par ailleurs.

Dans l'ensemble, les gabarits de voiries préconisés sont de géométries contenues et constantes dans le profil de la voie existante afin de favoriser les espaces paysagers de part et d'autre de la voie. La bande roulante sera diminuée afin de réduire la vitesse engendrée notamment par l'assurance procurée par un gabarit de voie trop large. La modification des emprises routières au profit des aménagements de bord de voie: aménagement piéton avec un traitement des accotements en gazon rustique, aménagements paysagers de qualité, refonte de l'éclairage public.....permettront de préserver l'image de zone de campagne.

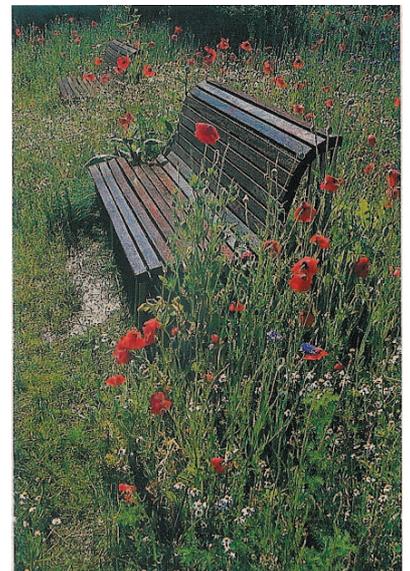
L'accès à l'hôpital constitue un carrefour dangereux. Afin de résoudre cette difficulté et de marquer l'entrée en centre-ville, d'un carrefour giratoire devra être aménagé.



Le carrefour giratoire au niveau du carrefour de l'hôpital.



Parc du Sausset - Département de Seine Saint Denis



EN RÉSUMÉ

URBANISME

Zone 1NC: zone naturelle à vocation agricole (futures Zone A et Zone 2AU au PLU)

Zone UD: zone d'urbanisation à vocation résidentielle

PAYSAGE

L'ensemble des abords sera traité avec soin: Une zone non aedificandi de 30 mètres de part et d'autre de la RD975 est définie.

Les espaces paysagers ont pour objet la rétention des eaux. L'ensemble des canaux et fossés sont préservés, leur ripisylve sera confortée.

Les accotements seront végétalisés afin d'accueillir les piétons.

Gestion des limites y compris les clôtures séparatives: les clôtures ne sont pas obligatoires néanmoins, le long de la RD 975 ou quand le terrain voisin est inconstructible ou situé en zone agricole ou naturelle et forestière, si elles sont mises en place, elles seront positionnées en retrait sur le domaine privé afin qu'elles soient doublées de haies arbustives composées d'essence variées positionnées devant la clôture. L'ensemble devra répondre au règlement du PPRI.

ARCHITECTURE

Bâti: Seul l'habitat individuel et les constructions à usage agricole sont autorisés, Il est demandé une volumétrie simple respectueuse du cadre paysager.

Hauteur: La hauteur des constructions mesurée à l'égout de la toiture depuis le terrain naturel est de 8 mètres.

NUISANCE ET SECURITE

La création de nouveaux accès sur la RD975 est interdite. Une trame viaire juxtaposée se repiquant sur les carrefours existants permettra de desservir les secteurs.

Une signalétique spécifique mettra en sécurité les carrefours en implantant à chaque intersection un système horizontal et ou vertical.

La réduction du gabarit de la voie sur l'ensemble du périmètre de l'entrée de ville avec des accotements paysagers favorisera la réduction de la vitesse qui sera limitée à 70Km/h jusqu'au panneau d'agglomération puis à 50km/h.

Les aménagements de bord de voie profiteront de la réduction du gabarit de la bande roulante. Les accotements ainsi libérés seront herbacés,

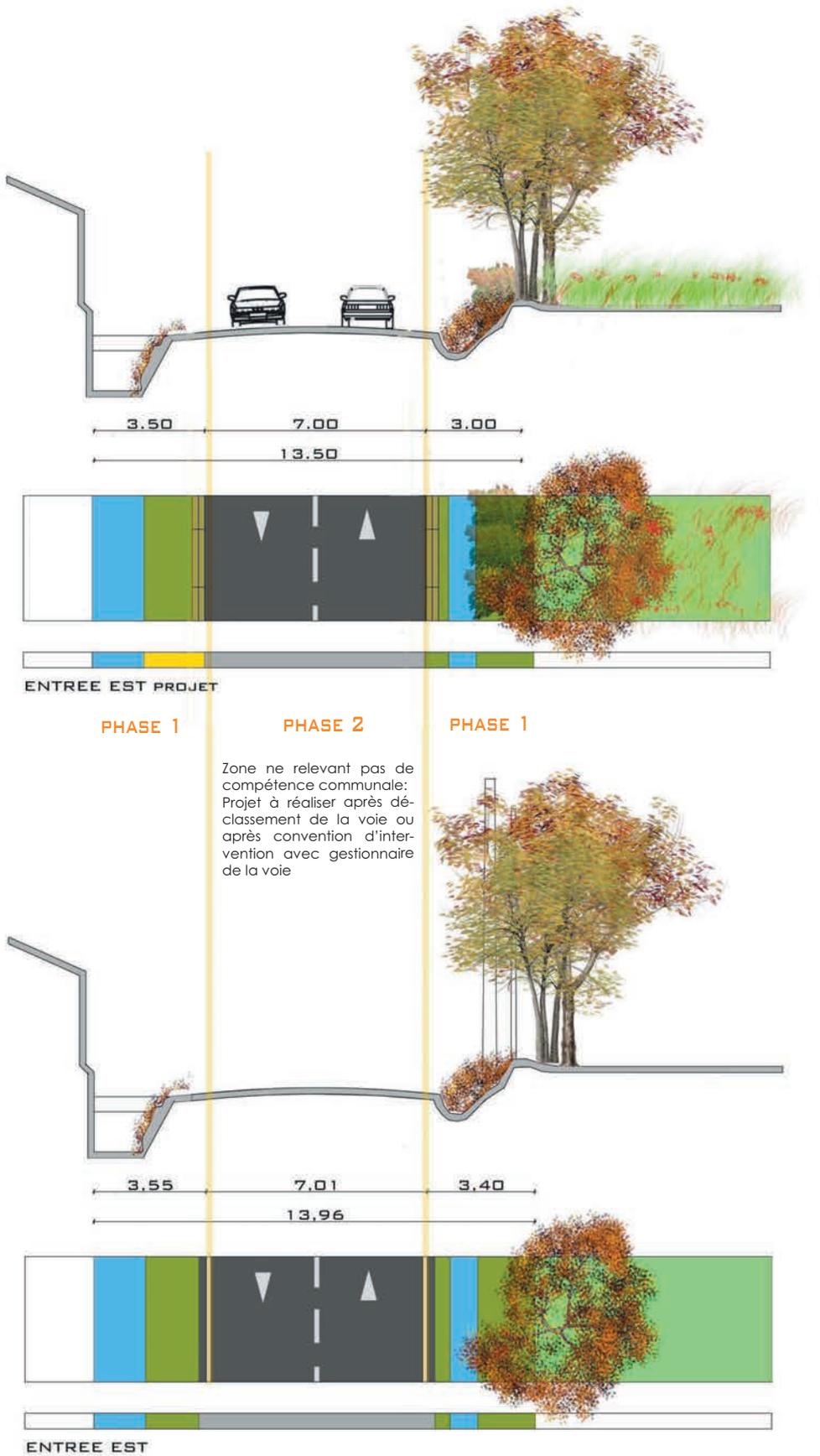
La préservation des fossés comme éléments de limite, part de paysage, offre la possibilité d'accueillir et de drainer les eaux de pluies.



Exemple de prairie reconstituée à Issoudun

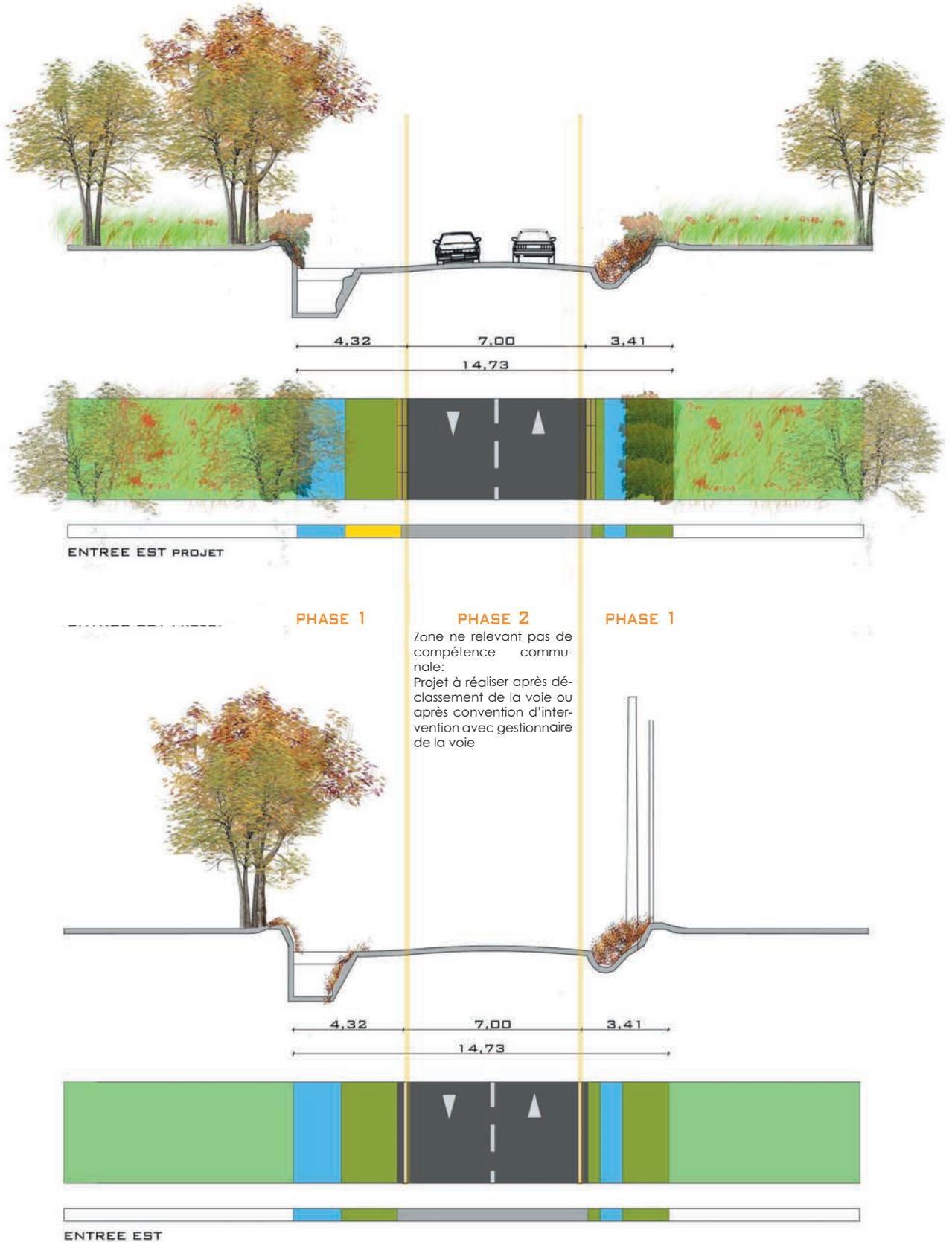


Parc urbain à Issoudun



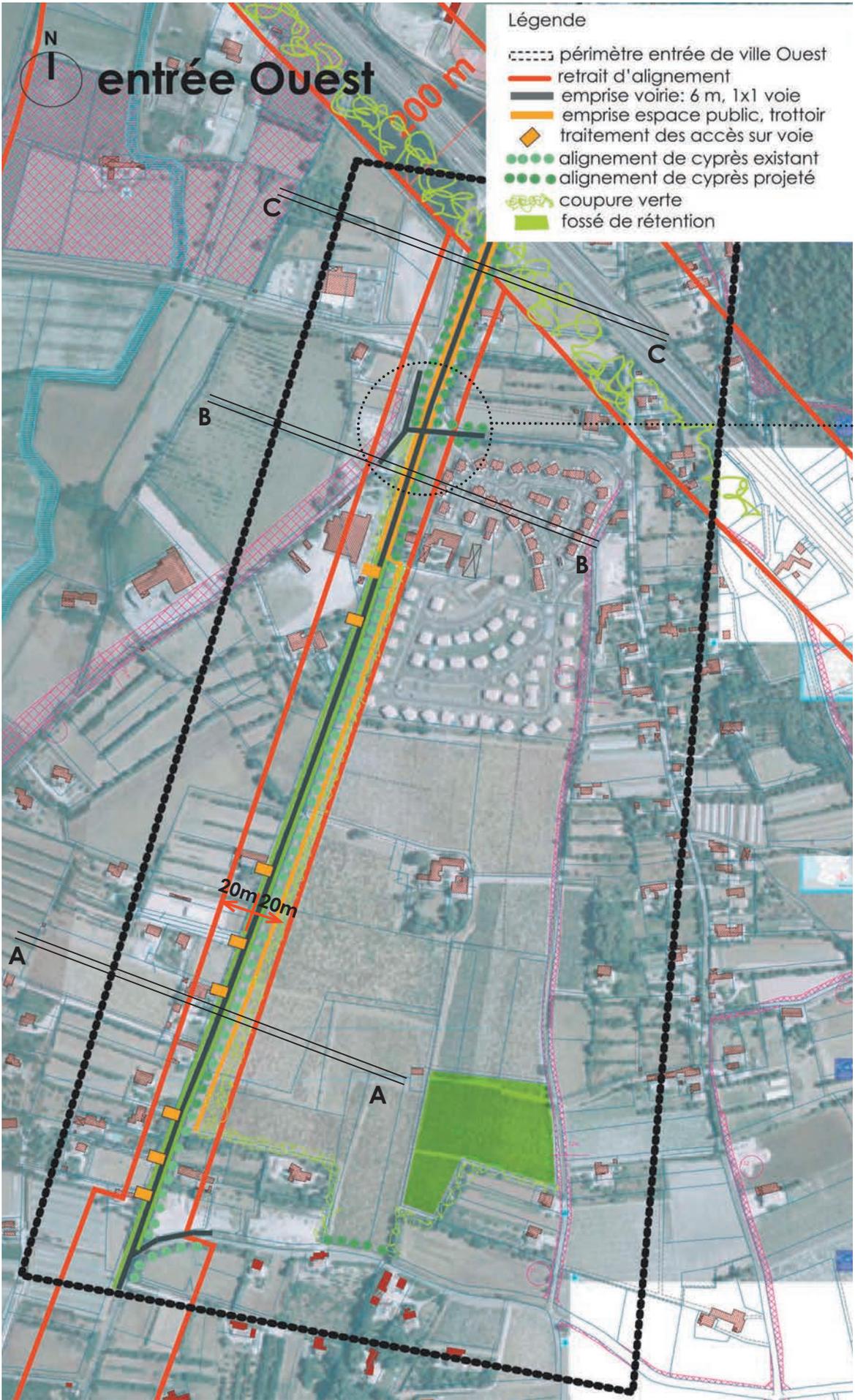
COUPE AA

- espace paysager
- canal
- piétons
- bande roulante



COUPE BB

- espace paysager
- canal
- piétons
- bande roulante



Légende

- périmètre entrée de ville Ouest
- retrait d'alignement
- emprise voirie: 6 m, 1x1 voie
- emprise espace public, trottoir
- ◆ traitement des accès sur voie
- alignement de cyprès existant
- alignement de cyprès projeté
- ~ coupure verte
- fossé de rétention

.....Carrefour à redessiner voir détail ci-contre

ENTRÉE OUEST: LA CAMPAGNE HABITÉE

LES OBJECTIFS DU PROJET :

La RD 976

La voie traverse une zone agricole et une zone à vocation résidentielle.

Ce territoire est empreint de mémoire. Le projet d'entrée de ville se doit d'être attentif à cette constatation.

Le projet d'entrée de ville, tout en tenant compte des constats et des enjeux qui ont été dégagés dans l'analyse, a vocation à protéger cette image.

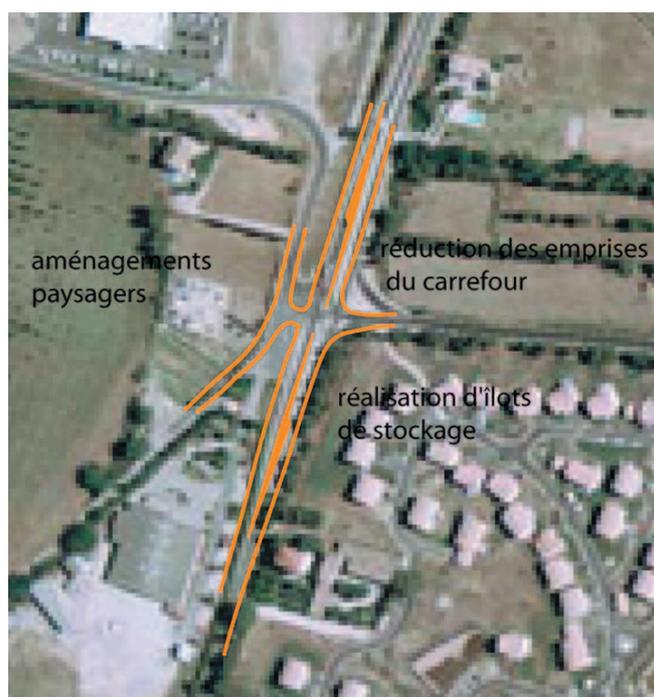
A cette fin, il est défini une zone non aedificandi de 20 mètres de part et d'autre de la voie. Cette bande de recul devra être paysager et accueillera un cheminement piéton cycle bidirectionnel côté Sud de la voie. C'est également le moyen de conserver des zones vertes afin de faciliter l'absorption de l'eau en cas de fortes pluies. De même, les fossés seront entretenus afin de drainer l'eau pluviale. L'alignement de cyprès sera conforté le long de la voie. Le volet paysager des permis de construire devra être particulièrement soigné afin de permettre aux instructeurs de se rendre compte des modifications apportées par le futur projet et des mesures compensatoires mises en œuvre.

Ce secteur est voué à accueillir de l'habitat individuel et des bâtiments à usage agricole.

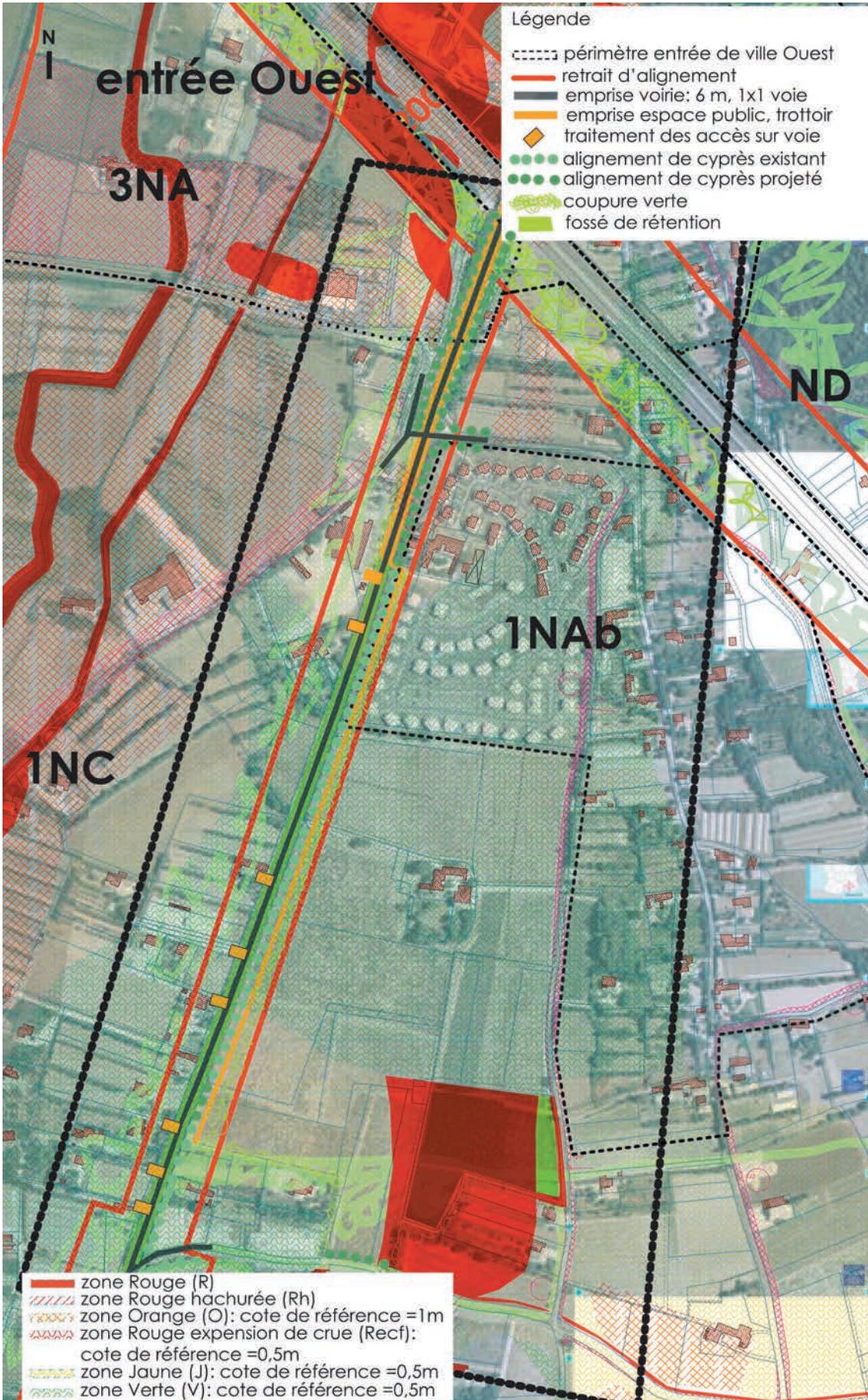
La zone ouverte à l'urbanisation reste un périmètre défini dont la limite avec les espaces agricoles préservés se fera en transition douce par la réalisation d'ouvrages de rétention paysagers liés aux opérations à venir.

C'est une zone de campagne où les automobilistes circulent à vive allure sans tenir compte des intersections existantes qui restent peu visibles. Un traitement spécifique identique sur l'ensemble du territoire communal permettra aux automobilistes de percevoir les intersections: signal vertical ou horizontal (traitement spécifique de la bande roulante au niveau des intersections). Les accès existants feront donc l'objet d'un traitement qualitatif. Tout nouvel accès reste interdit hormis ceux prévus au PLU. La mise en place d'une trame viaire s'appuyant sur les traces existantes permettra d'irriguer ce secteur par ailleurs. Ce réseau se raccordera via les carrefours déjà existants.

Dans l'ensemble, les gabarits de voiries préconisés sont de géométries contenues et constantes dans le profil de la voie existante afin de favoriser les espaces paysagers de part et d'autre de la voie. La bande roulante sera réduite afin de réduire la vitesse engendrée notamment par l'assurance procurée par un gabarit de voie trop large. La modification des emprises routières au profit des aménagements de bord de voie: aménagement piéton avec un traitement des accotements en gazon rustique, aménagements paysagers de qualité, refonte de l'éclairage public.....permettront de préserver l'image de zone de campagne.



Proposition d'aménagement du carrefour



Retranscription graphique synthétique des documents d'urbanisme à titre indicatif n'étant en aucun cas un document contractuel.
 Les conclusions présentées sont provisoires notamment pour le PPRi qui est en cours d'élaboration (septembre 2006).
 Carte réalisée d'après le zonage du POS à mettre en conformité avec le futur zonage du PLU.

EN RÉSUMÉ

URBANISME

Zone 1NC: zone naturelle à vocation agricole (future Zone A au PLU)

Zone 1NAb: zone à vocation résidentielle (future zone 1AU: zone d'urbanisation future ouverte à vocation résidentielle, future zone 2AU: zone d'urbanisation future fermée à vocation résidentielle, future zone UD: zone d'habitat)

3NA: zone à vocation industrielle, commerciale, d'artisanats (future zone 3AU à vocation industrielle, commerciale, et d'artisanats)

Un périmètre en continuité de la zone construite peut être ouvert à l'urbanisation sous réserve d'être en conformité avec les préconisations du PLU et dans la limite d'urbanisation définie par l'étude d'entrée de ville. En limite, des aménagements paysagers ayant pour objet la rétention des eaux seront aménagés.

PAYSAGE

L'ensemble des abords seront traités avec soin: une zone non aedificandi à paysager de 20 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD976 est définie.

Les fossés et canaux sont préservés, la ripisylve sera confortée.

Les accotements seront végétalisés afin d'accueillir les piétons et les cycles. Ces aménagements prendront place derrière la haie de cyprès et/ou la ripisylve.

Les haies de cyprès héritage de l'occupation agricole passée font partie du paysage d'entrée de ville. Afin de préserver ce paysage, les haies de cyprès doivent être protégées et confortées.

Gestion des limites y compris des clôtures séparatives: les clôtures ne sont pas obligatoires néanmoins, le long de la RD 976 ou quand le terrain voisin est inconstructible ou situé en zone agricole ou naturelle et forestière, si elles sont mises en place, elles seront positionnées en retrait sur le domaine privé afin qu'elles soient doublées de haies arbustives composées d'essences variées positionnées devant la clôture. L'ensemble devra répondre au règlement du PPRI.

Chaque parcelle devra être plantée d'un arbre de haute tige pour 200m² d'espace extérieur, le volet paysager en annexe au permis de construire est obligatoire. Cette mesure ne s'applique pas aux constructions liées et nécessaires à l'activité agricole.

ARCHITECTURE

Bâti: Seul l'habitat individuel et les constructions à usage agricole sont autorisés, Il est demandé une volumétrie simple respectueuse du cadre paysager. L'implantation en mitoyenneté est autorisée, si l'implantation est en retrait par rapport aux limites séparatives, la distance aux limites sera de 4 mètres

Hauteur: La hauteur des constructions mesurée à l'égout de la toiture depuis le terrain naturel est de 6mètres.

NUISANCE ET SECURITE

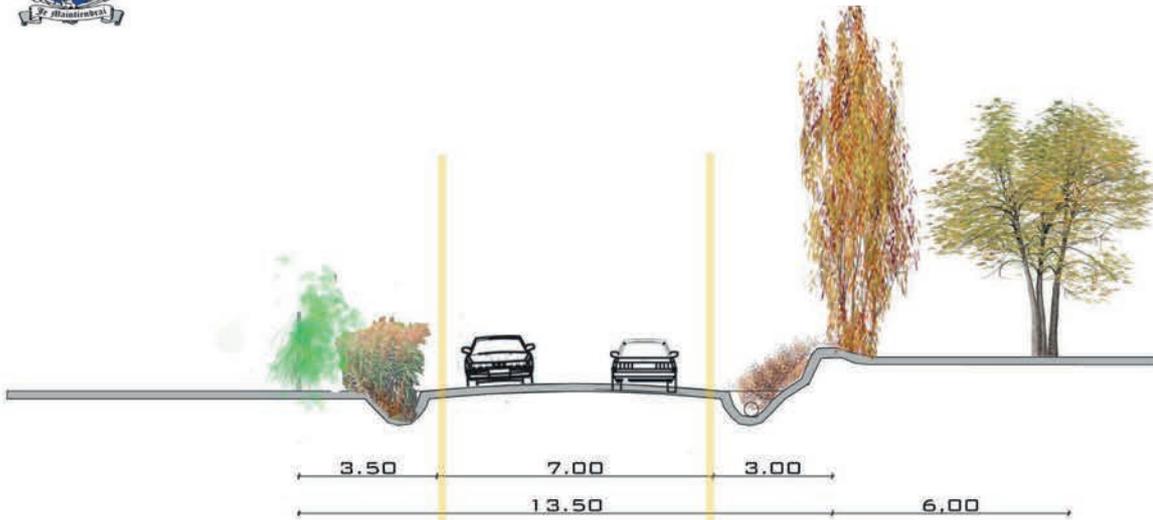
La création de nouveaux accès sur la RD976 est interdite. Une trame viaire juxtaposée se repiquant sur les carrefours existants permettra de desservir les secteurs.

Une signalétique spécifique mettra en sécurité les carrefours en implantant à chaque intersection un système horizontal et/ou vertical.

La réduction du gabarit de la voie sur l'ensemble du périmètre de l'entrée de ville avec des accotements paysagers favorisera la réduction de la vitesse qui sera limitée à 70Km/h et ce jusqu'au panneau d'agglomération.

Les aménagements de bord de voie profiteront de la réduction du gabarit de la bande roulante. Les accotements ainsi libérés seront herbacés,

La préservation des fossés comme élément de limite, part de paysage, offre la possibilité d'accueillir et de drainer les eaux de pluies.



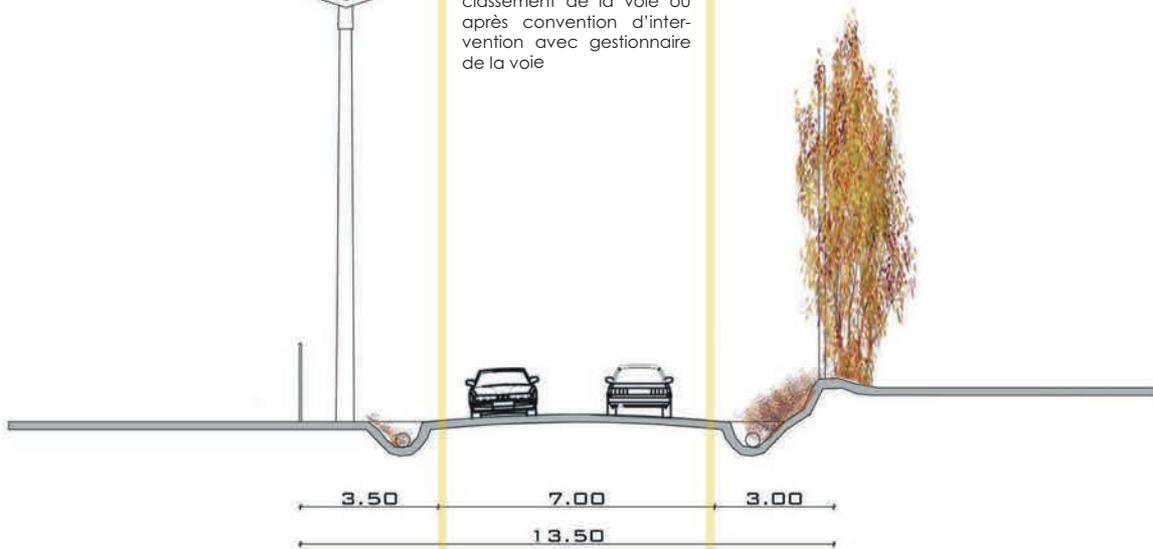
ENTREE OUEST PROJET

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 1

Zone ne relevant pas de compétence communale; Projet à réaliser après déclassement de la voie ou après convention d'intervention avec gestionnaire de la voie



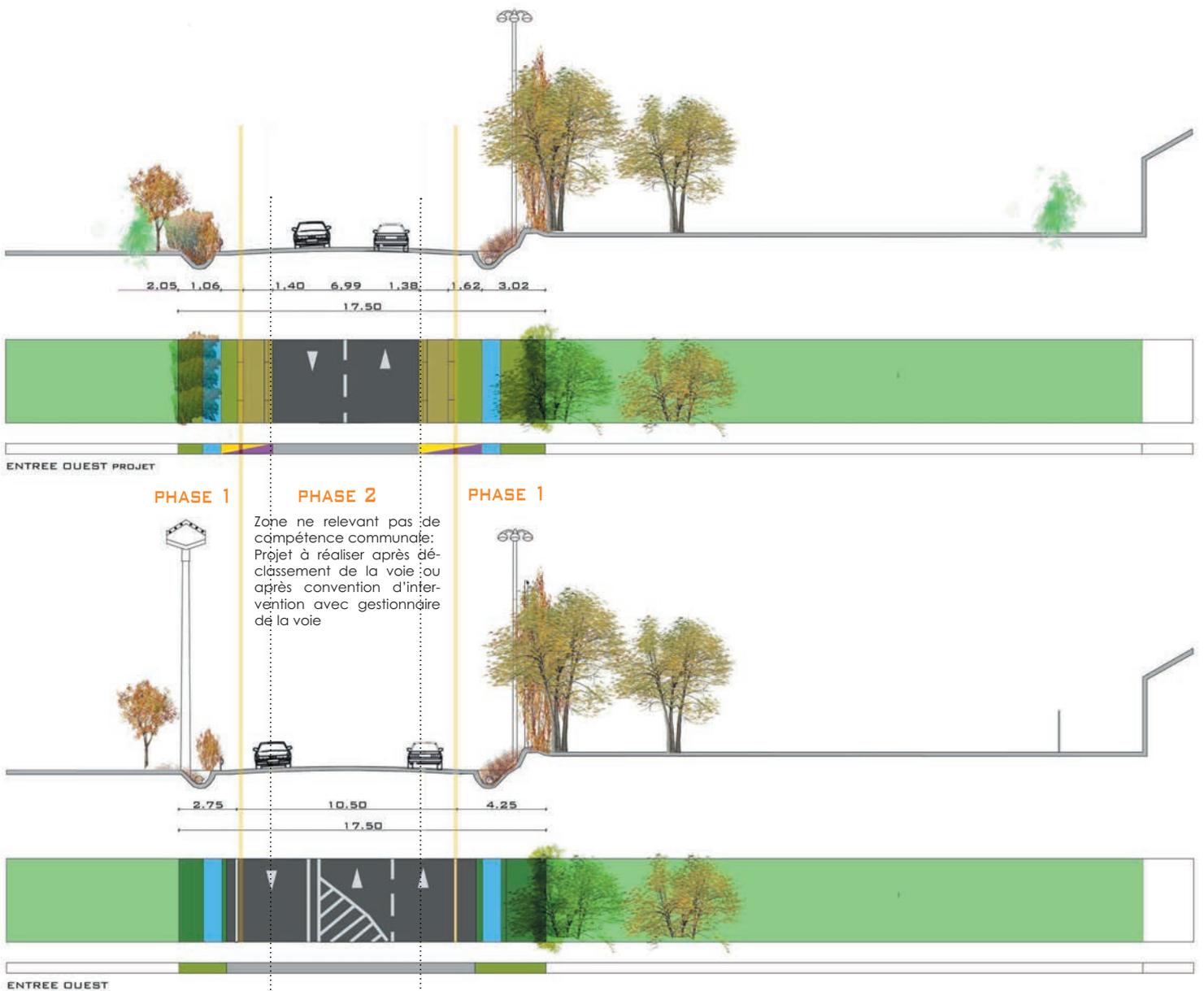
ENTREE OUEST

COUPE AA

- espace paysager
- canal
- piétons/cycles
- bande roulante

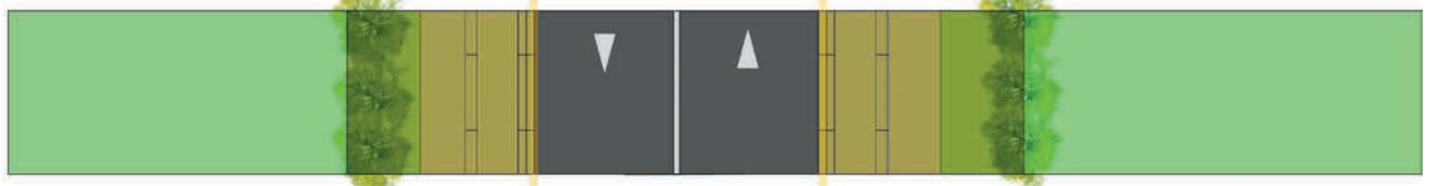
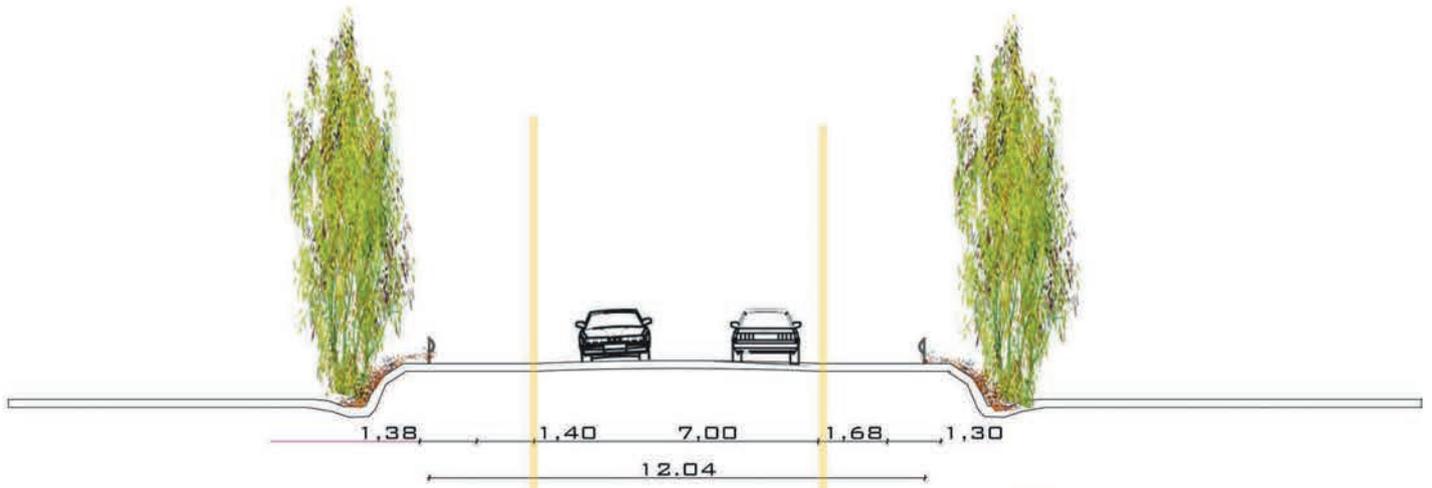


Le parc du Sausset - Département de Seine Saint Denis



COUPE BB

-  espace paysager
-  canal
-  piétons/cycles
-  bande roulante



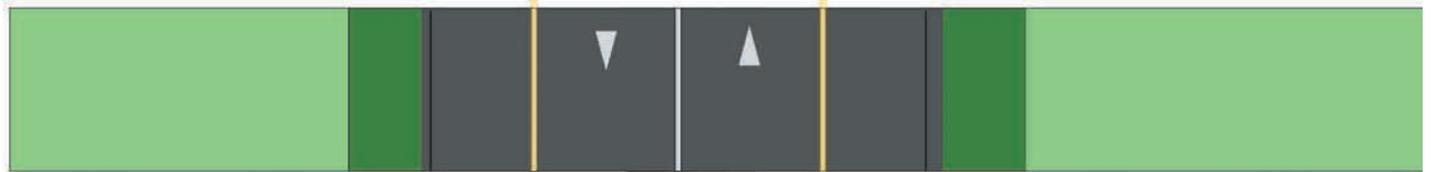
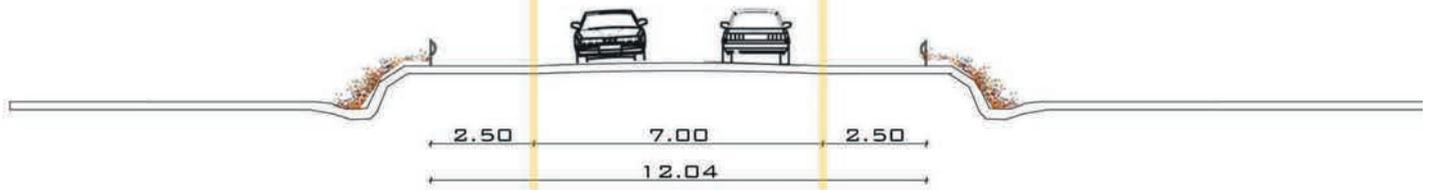
ENTREE OUEST PROJET

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 1

Zone ne relevant pas de compétence communale:
Projet à réaliser après déclassement de la voie ou après convention d'intervention avec gestionnaire de la voie



ENTREE OUEST

COUPE CC

- espace paysager
- piétons/cycles
- bande roulante