

altereo



**COMMUNAUTE DE COMMUNES
RETZ-EN-VALOIS**

**PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL**

**3.1 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION THEMATIQUES**

**Vu pour être annexé à la DCC d'arrêt du
22/11/2019**

Février 2018

éveilleurs d'intelligences environnementales®

www.altereo.fr

Identification du document

Élément	
Titre du document	OAP thématique
Nom du fichier	OAP_thematique
Version	12/11/2019 14:40:00
Rédacteur	THC
Vérificateur	EVC
Chef d'agence	EVC

Sommaire

1. THEMATIQUE : DEPLACEMENT	5
1. Les objectifs cadres	6
1.1 Une OAP thématique « Déplacements » à l'échelle de la CCRV	6
2. Thématiques générales	7
2.1 L'identité des entrées de ville d'échelle intercommunale	7
2.2 La hiérarchisation des cheminements doux	23
a. La route D'Artagnan	23
b. Les voies vertes	23
c. Les sentiers de Grande Randonnée (GR)	23
d. Les sentiers	23
e. Les chemins et venelles	23
2.3 Le barreau ferroviaire	25
2.4 Le stationnement des poids lourds et autocars	25
2.5 Les aires de covoiturage	26
2.6 Les entrées de bourg et croisements problématiques	28
f. Vitesse :	30
g. Qualité Paysagère :	31
h. Qualité de la voirie :	32
i. Transit/Fréquentation :	32
j. Visibilité :	32
k. Configuration dangereuse :	32
l. Prise en compte des acteurs agricoles :	33
2. THEMATIQUE « HABITAT – VILLIERS-COTTERÊTS »	34
1. Contexte	35
3.1 Rappel des objectifs généraux du PLHI	35
3.2 Rappel des objectifs du PLHI en termes de logements sociaux	35
3.3 L'habitat à Villers-Cotterêts	35
2. Objectifs :	36
3. THEMATIQUE « VALLEE DE L'AINSE »	39
1. Organisation du secteur	40
2. Objectifs de l'OAP	45
3. Problématiques croisées	48
3.1 Donner de la visibilité aux équipements	48
3.2 Traiter les carrefours dangereux de la RN31 et valoriser les entrées de ville (traitement qualitatif, diminution des risques et nuisances)	50
3.3 Conforter des activités existantes et maintenir les secteurs de commerce	50
3.4 Créer une cohérence de projet entre le camping et les bourgs	50

3.5	Renforcer les liaisons piétonnes et cyclistes et accompagner le développement de la voie verte	51
3.6	Préserver le patrimoine bâti et végétal	53
3.7	Préserver les liens avec l'Aisne et les zones humides	53

1. THEMATIQUE : DEPLACEMENT

1. Les objectifs cadres

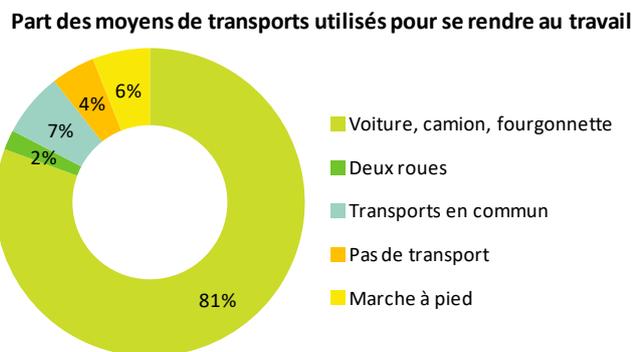
1.1 Une OAP thématique « Déplacements » à l'échelle de la CCRV

L'OAP thématique « déplacements » vise à cadrer les orientations de la Communauté de Commune Retz-en-Valois en matière de :

- modes doux,
- créations de voies et aménagement,
- itinéraires de loisirs,
- espaces publics,
- alternatives à l'usage individuel de la voiture,
- stationnement.

Les déplacements font partie des éléments qui créent le cadre de vie. La question des mobilités est à traiter en termes de qualité, de diversité, de sécurité et de confort.

Le diagnostic du territoire montre que la voiture reste le mode de transport privilégié pour les déplacements domicile-travail.



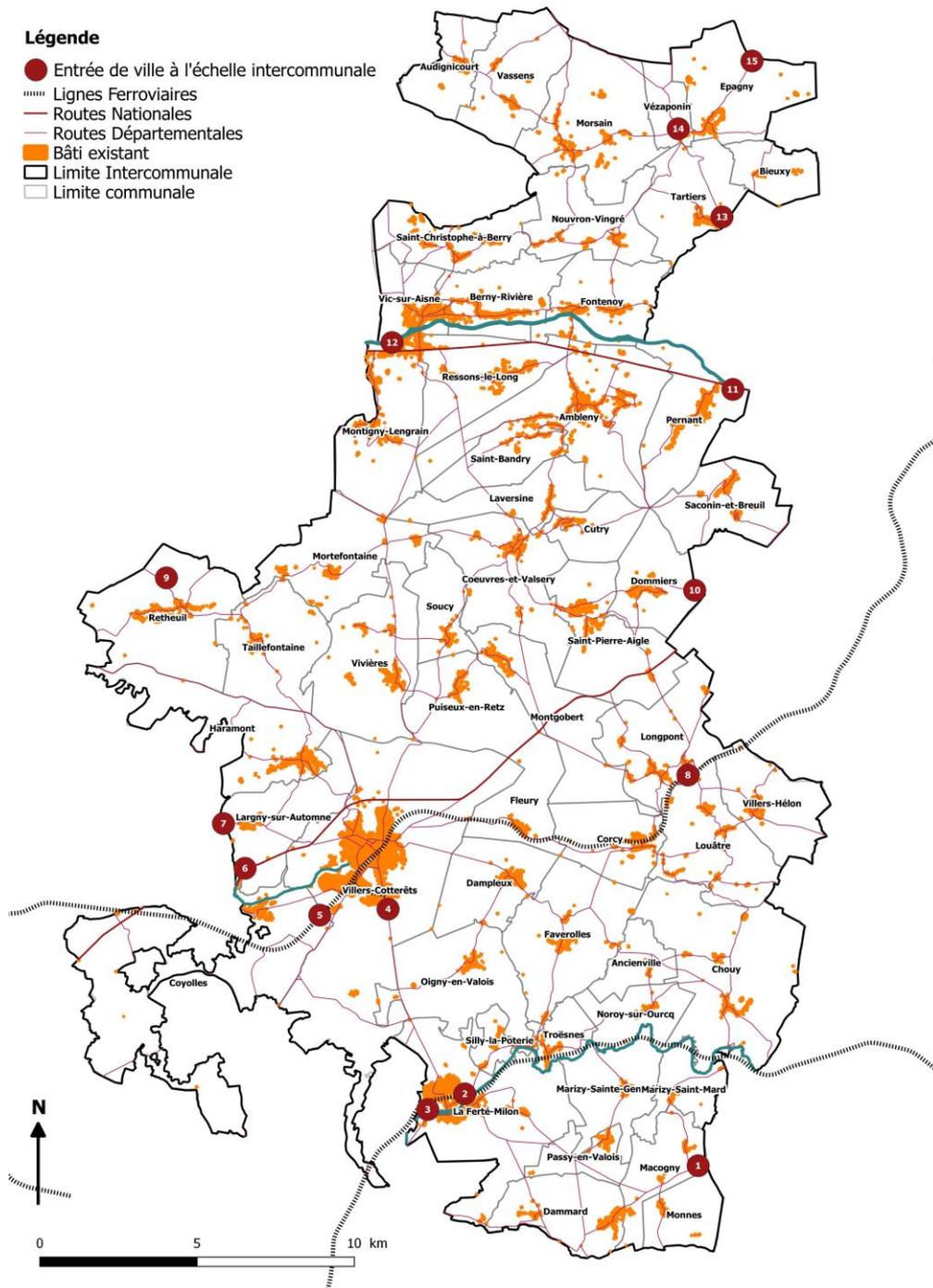
Source : Altereo (données INSEE, 2013)

2. Thématiques générales

2.1 L'identité des entrées de ville d'échelle intercommunale

Le diagnostic identifie les entrées de ville d'échelle intercommunale. Il s'agit des secteurs de la CCRV où apparaissent les premières structures urbaines aux abords des axes principaux (routiers et ferrés).

C'est la première image que donne la communauté de communes lorsque l'on s'y rend. Les entrées de village présentent des enjeux paysagers et identitaires, mais également de circulation : ce sont des points d'entrées/sorties des secteurs urbains.



Entrées de ville – Source : Altereo

14 entrées de ville déterminantes

1 Sud de Villers-Cotterêts / D936 (par le sud)

Sortie de la forêt de Retz et entrée dans l'agglomération par la zone d'activités industrielles, artisanales et commerciales des Verriers.

100 m après le 1^{er} rond-point, premières parcelles habitées, pavillonnaire.

2 x 1 voies, vitesse limitée à 50 km/h



- Route rectiligne offrant une vue lointaine sur le bois situé au nord du château
- Peu de panneaux publicitaires entre la fin de la forêt et le 1^{er} rond-point
- Trottoir et bande cyclable côté ouest
- Végétation assez dense à certains endroits, côté Est de la route



- Tissu urbain discontinu constitué par des entrepôts implantés en retrait de la voirie et séparés par de grands espaces vides
- Quelques délaissés de part et d'autre de la route, correspondants à d'anciens entrepôts, parkings, prairies
- Alignements d'arbres discontinus de part et d'autre de la route à partir de la ligne ferrée desservant le site Volkswagen
- Avant l'entrée dans le tissu urbain constitué du cœur de ville, de grands délaissés à l'ouest de la route
- Clôtures, bâti et abords peu qualitatifs



2 Largny-sur-Automne / D231 (par l'ouest)

2 x 1 voies, vitesse limitée à 50 km/h

+

- Sortie du bois, orée du bourg avec sur la gauche un haut mur en pierres et une tourelle (éléments remarquables)
- Route montante et courbe procurant un effet de découverte sur ce patrimoine bâti
- Muret en pierres sur la gauche de la route, végétation dense sur la droite
- De grands arbres de différentes essences, notamment sur la droite de la route, offrant un paysage verdoyant
- Premières maisons de part et d'autre, avec des murets en pierres ou une végétation dense opacifiante
- Entrée dans le cœur du village progressive : bâti ponctuel puis continu avec une grande unité notamment assurée par les murets en pierre

-

- Voie parfois étroite pour le croisement de deux véhicules
- Pas de piste cyclable



3 N2 à Largny-sur-Automne et Coyolles (par l'ouest)

La N2 ne traverse pas d'espace bâti constitué sur ce tronçon

2 voies dans le sens ouest/est et 1 voie dans l'autre, vitesse limitée à 110 km/h

+

- Espace boisé longeant l'Automne comprenant quelques vieilles bâtisses sur la droite, alignées sur voirie
- Route montante longée de bandes boisées de part et d'autre
- Replat et prairies et champs cultivés de part et d'autre permettant une vue sur le grand paysage avec des monts boisés sur la droite
- Présente un point de repère : le moulin de Largny-sur-Automne / N2

-

- Traversée de la rivière de l'Automne sans vue sur celle-ci
- Pas de bande cyclable



4 N31 à Montigny-Lengrain (par l'ouest)

2 x 1 voies, vitesse limitée à 90 km/h

+

- Talus longeant la route à gauche, suffisamment haut pour ne pas voir la station d'épuration plus au nord
- Champs cultivés sur la droite permettant une vue sur les monts boisés plus au Sud



-

- Route rectiligne mais n'offrant qu'une vue lointaine limitée à cause du talus
- Plus à l'Est, des entrepôts et activités industrielles peu intégrés au paysage
- Pas de bande cyclable



5 N31 à Pernant et Ambleny (par l'est)

2 x 1 voies, vitesse limitée à 90 km/h

+

- Entrée sur la commune avec la rivière de l'Aisne à droite et des étangs à gauche.
- Route rectiligne bordée de peupliers, légèrement rehaussée par rapport au niveau du sol de part et d'autre et offrant des vues agréables sur les étangs à gauche et les prairies sur la droite
- Quelques maisons et corps de fermes parsèment le côté droit de la route, très éloignés les uns des autres

-

- Pas de bande cyclable



6 D13 à Epagny (par le nord-est)

2 x 1 voies, vitesse limitée à 90 km/h



- Entrée sur la commune à travers champs cultivés de part et d'autre de la route, qui est légèrement sinueuse
- Une maison isolée, en briques rouges, sur la droite
- Après la maison, prairies en pente descendante sur la droite et encore des champs cultivés sur la gauche
- La commune étant en contrebas par rapport à son environnement, la route offre des vues lointaines sur le paysage rural
- Pénétration des masses boisées au sein desquelles le village est niché et découverte des constructions en contrebas



7 D6 à Tartiers (par le sud-est)

2 x 1 voies, vitesse limitée à 90 km/h

+

- 1^{er} bâtiment : sur la gauche, un corps de ferme, bâti aligné sur la voirie (élément de repère)

-

- Entrée dans la commune par une route en virage avec une visibilité limitée sur la gauche à cause d'une végétation assez dense



D 660 qui mène au bourg

+

- Terres cultivées de part et d'autre
- Vue sur le grand paysage en contrebas, constitué de vallons boisés
- Hangars agricoles marquant l'entrée de bourg

-

- Route étroite sans marquage au sol



8 N2 à Saint-Pierre-Aigle (par l'Est)

2 x 2 voies séparées par un terre-plein central, vitesse limitée à 110 km/h

+

- En limite Est de la commune, route rectiligne offrant des vues lointaines des deux côtés
- Alignement d'arbres en bordure droite et champs cultivés de part et d'autre de la route
- Hameau Vertes feuilles : quelques maisons et corps de ferme de part et d'autre de la route
- Entrée dans la forêt de Retz



9 D4 à Macogny (par l'Est)

Après avoir passé le cimetière militaire situé à Neuilly-Saint-Front, sur la droite de la route, entrée sur la commune de Macogny
2 x 1 voies, vitesse limitée à 90 km/h



- Route rectiligne bordée de prairies et champs cultivés, offrant une vue lointaine des deux côtés
- Château d'eau de faible hauteur en bordure gauche de la route en face de l'embranchement avec la D 410 qui mène au bourg de Macogny (élément repère)



10 D 973 à Retheuil (par le nord-ouest)

Entrée dans le bourg en sortie de bois
2 x 1 voies, vitesse limitée à 90 km/h

+

- Entrée sur la commune avec des champs cultivés de part et d'autre de la route rectiligne, de laquelle on voit le paysage lointain, constitué de forêts et d'un léger relief sur la droite
- Sur la bordure droite de la route, panneau d'entrée dans le département de l'Aisne, avec une ancienne borne kilométrique (élément de repère singulier)
- Arrivée dans les boisements qui entourent le bourg et le ru de Vandy, qui longe ce dernier d'Est en Ouest : transition entre les espaces cultivés et le bourg.



11 D6 à Vézaponin (par le nord)

Entrée dans le bourg en sortie de bois

2 x 1 voies, vitesse limitée à 90 km/h

+

- Boisements ponctuels en entrée de commune créant une percée visuelle sur les premières constructions du village
- Arbre remarquable isolé marquant l'entrée de la commune
- Perception des coteaux boisés en arrière plan
- Présence de trottoirs de part et d'autre de la voie à partir de l'entrée dans le village

-

- Pas de bande cyclable



12 Voie ferrée à Longpont (par l'Est)

Entrée d'agglomération par la voie ferrée depuis Laon

+

- Végétation créant un écrin de verdure autour de la voie ferrée

-

- Entrée au cœur de boisements laissant peu découvrir le paysage alentour
- Voie ferrée et gare en dehors de l'enveloppe bâtie du village
- Aménagements de l'ancienne gare ou de la halle peu qualitatifs



Source : Wikipédia

13 Voie ferrée à Villers-Cotterêts (par le Sud-Ouest)

Entrée d'agglomération par la voie ferrée depuis Paris

+

- Etendues agricoles de part et d'autre de la voie de chemin de fer offrant des vues sur le paysage lointain et notamment la forêt de Retz
- Avant l'entrée dans la ville, linéaire planté recadrant la vue

-

- Entrée au cœur d'un quartier pavillonnaire peu identitaire sur une courte distance
- Arrivée au niveau de la gare sur des espaces ouverts de friche ainsi que sur la zone d'activité sur la droite, sur le parking de la gare à gauche
- Zone d'activité marquée par des hangars et peu de végétation
- Espaces publics peu qualitatifs et peu cohérents pour l'entrée intercommunale
- Entrée intercommunale peu marquée par l'urbanité de la commune



Source : Altereo

14 Voie ferrée à La Ferté-Milon (par l'Est) et terminus voyageurs depuis Paris

Entrée d'agglomération par la voie ferrée depuis Reims (seulement pour le fret).

+

- Végétation créant un écrin de verdure autour de la voie ferrée et cachant les constructions à destination d'activité à droite de la voie
- Traversée à niveau de la rue principale de la commune : lien avec le tissu urbain

-

- Peu de lien avec le paysage urbain de la commune
- Pas d'élément repère permettant d'identifier la commune



14 Voie ferrée à La Ferté-Milon (par l'Ouest)

Entrée d'agglomération par la voie ferrée depuis Paris

+

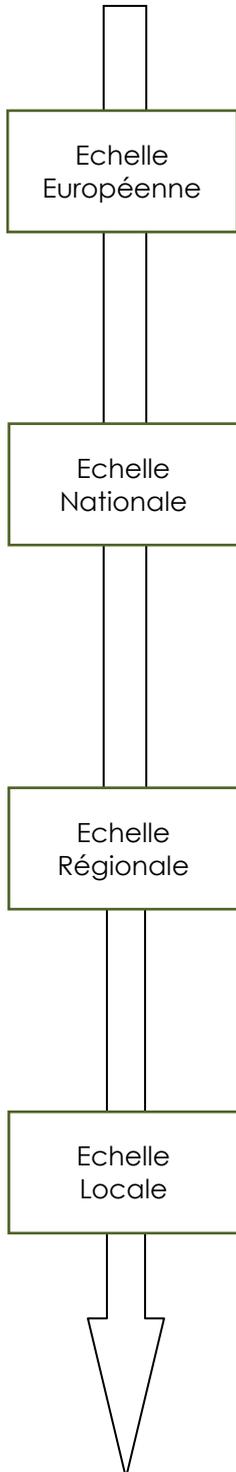
- Végétation créant un écrin de verdure autour de la voie Traversée à niveau de la rue principale de la commune : lien avec le tissu urbain
- Au niveau de la gare, vue à gauche sur des habitations intégrées dans des masses végétales

-

- Nombreux faisceaux ferrés à gauche de la voie donnant sur une zone industrielle
- Abords de la gare peu qualitatifs
- Relative absence d'espaces publics cohérents



2.2 La hiérarchisation des cheminements doux



a. La route D'Artagnan

La Route européenne d'Artagnan est le premier itinéraire européen de randonnée équestre. Elle a vocation à contribuer à la valorisation économique des territoires dans la perspective notamment de sa labellisation «itinéraire culturel européen» par le Conseil de l'Europe.

Elle encouragera le randonneur à ne pas seulement passer sur la Route mais à faire du tourisme et à profiter des services locaux proposés. Les agriculteurs ont leur place dans ce tissu économique à développer.

b. Les voies vertes

S'inscrivant sur le tracé de l'EurovéloRoute Transeuropéenne EV3, la future piste cyclable au Sud du territoire de la CCRV traversera la forêt de Retz pour rejoindre la vallée de l'Ourcq.

La voie verte qui sera réalisée sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée Compiègne-Soissons, constituera un tronçon de l'itinéraire cyclable reliant ces deux villes, le long de la vallée de l'Aisne.

Ces voies vertes forment un maillage à l'échelle régionale et nationale et permettent au territoire de la CCRV de profiter d'un tourisme basé sur les mobilités douces.

c. Les sentiers de Grande Randonnée (GR)

Les sentiers de grande randonnée (GR) sont des itinéraires balisés de randonnée pédestre d'une longueur permettant d'effectuer des randonnées de plusieurs jours ou semaines. En France, ces sentiers sont gérés par la Fédération française de la randonnée pédestre (FFRP).

Le territoire est traversé par le GR12 et le GR11 avec sa variante.

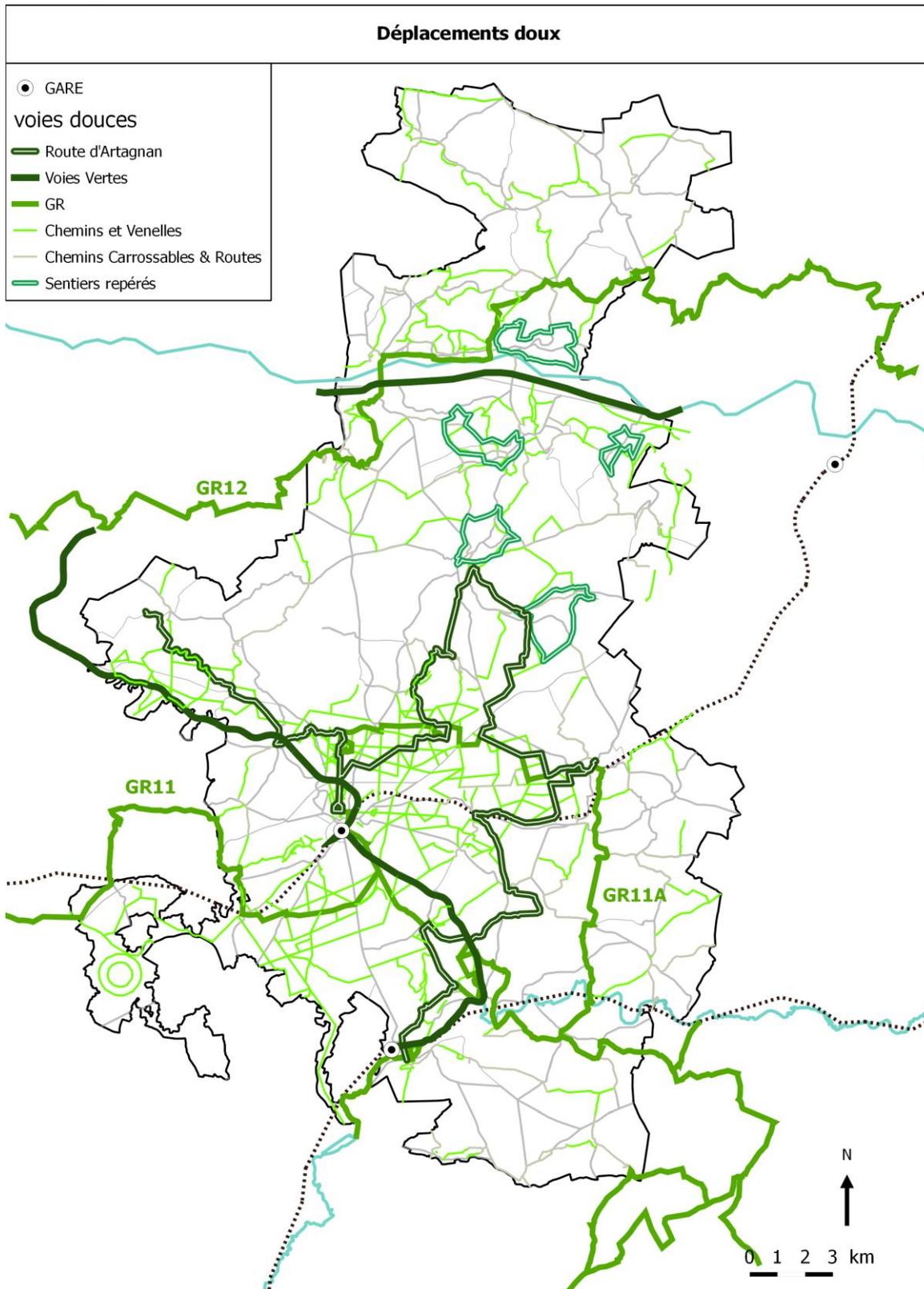
Ces sentiers GR forment un maillage à l'échelle régionale et nationale et permettent au territoire de la CCRV de profiter d'un tourisme basé sur les mobilités douces.

d. Les sentiers

Quelques sentiers sont repérés sur le territoire et forment des boucles de randonnées adaptés à la pratique de la marche à pied. Ils sont pour la plupart balisés et font l'objet d'une signalisation particulière. Ils ont une échelle plus locale et sont utilisés principalement pour les loisirs, le sport, ou la promenade.

e. Les chemins et venelles

En complément de tous ces parcours, des cheminements plus informels structurent le territoire. Il s'agit principalement de chemins non carrossables, de chemins agricoles, de chemins de forêts, ou de sentier plus ou moins tracés. Ils forment un maillage très dense sur le territoire et peuvent servir de base à des mobilités douces du quotidiens, aussi bien qu'à des pratiques liées aux loisirs.



- Une réflexion plus approfondie sera à engager sur le réseau des cheminements de modes doux. En effet, le maillage pourrait être :
- **complété** : des discontinuités restent à résorber ;
 - **d'avantage hiérarchisé** : tracé d'intérêt favorisant les connexions entre les différents bourgs ;
 - **restructuré pour différencier** d'une part les chemins agricoles et les chemins forestiers mutualisés, et d'autre part les chemins de promenade.

2.3 Le barreau ferroviaire

Afin de relier le territoire aux grands pôles d'échange, et de renforcer les connexions vers l'Ile-de-France et notamment vers Roissy, le projet de création d'un barreau ferroviaire doit être étudié et réalisé (par la Région et la SNCF).

2.4 Le stationnement des poids lourds et autocars

Dans le cadre de projet touristiques et de loisirs, mais aussi pour des utilisations plus ponctuelles sur le territoire, une réflexion est à mener sur l'implantation d'aires de stationnement pour les poids lourds et les autocars.

Celles-ci devront être judicieusement localisées pour répondre à la demande de stationnement et ne pas entraver les flux et déplacements des autres usagers.

Elles devront par ailleurs recevoir un traitement urbain et paysager particulier, leur permettant de s'intégrer dans leur contexte.

→ **Dans un premier temps, les réflexions à engager concernent :**

- **Une aire de stationnement à Villers-Cotterêts.** Cette aire de stationnement pourra être mutualisée entre poids lourds et autocar et servira notamment à la desserte du projet du château.
- **Des aires de stationnement poids lourds aux abords de la RN31** (et covoiturage selon les besoins)
- **Des aires de stationnement poids lourds aux abords de la RN2** (et covoiturage selon les besoins)

2.5 Les aires de covoiturage

Plusieurs aires de covoiturage informelles existent sur le territoire. Elles permettent de mettre en avant un besoin sur des secteurs donnés.

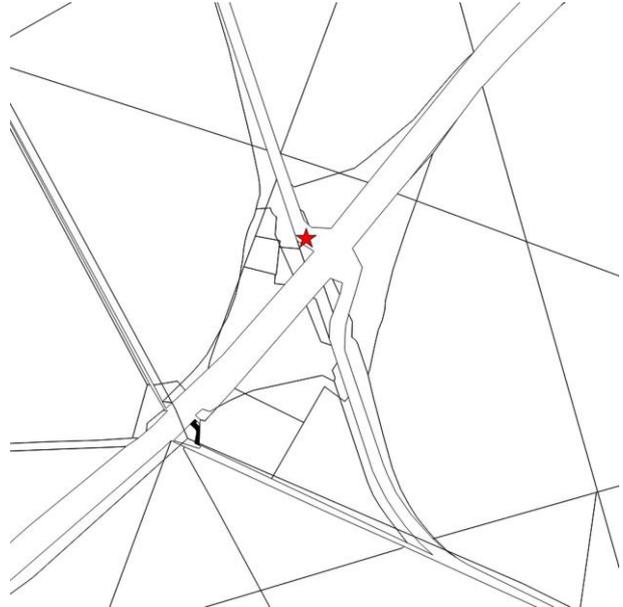
Coyolles



Villers-Cotterêts



Saint-Pierre-Aigle



Vache-Noire : Montigny-Lengrain / Ressons-le-Long



➔ UN CONFORTEMENT DE CET USAGE PAR DES AMENAGEMENTS SUR PLACE OU À PROXIMITÉ EST A ENVISAGER

2.6 Les entrées de bourg et croisements problématiques

Classement des entrées ou croisements problématiques par type d'intervention

	Vitesse	Qualité paysagère	Qualité de la voirie	Transit / fréquentation	Visibilité	Configuration dangereuse	Nuisances sonores
Retheuil (RD973)	X			X		X feu tricolore	
Taillefontaine	X traversée par D973			X Beaucoup de camions sur la RD		X feu tricolore pour croisement camions	X
Chouy				X			X
Vic-sur-Aisne				X			
La Ferté Milon	X entrée de ville	X urbanisme disparate		X axe Soissons/Meaux			X
Vézaponin (D6)				X			
Dampleux (devant la mairie)	X traversée			X shuntage dans rues adjacentes	X virage problématique pour poids lourds	X Carrefour dans la traversée du village -> priorité à droite	
Faverolles (Château de Maucreux D973)			X Affaissement			X	
Macogny (croisement D4 et rue Principale)	X				X		
Longpont (entrée ouest par la D2 depuis la RN2)	X						
Oigny-en-Valois (croisement entre la D936 et D1380 et accès à Bourgfontaine)	X				X		
Troësnes (Voie direction Marizy-Saint-Mard)			X Affaissement				
Epagny (D13 depuis Coucy-le-Château-Auffrique)	X						
Tartiers (accès est par la D660 depuis la D6)							
Montigny-Lengrain (Vache Noire D2 / côte de la vache noire)		X	X Accotements mauvais, humidité de la voie		X Croisement de la Vache Noire -> signalétique & éclairage	X Virages importants	

Montigny-Lengrain (RN31 / route de Tannières)		X			X	X	Croisement RN31/RD814 -> pas de voie de dégagement
Ambleny (RN31 / D17, Pontarcher)		X					X
Pernant (RN31)		X					X
Puiseux-en-Retz (croisement D81 et chemin vers la Tour Mangin)					X		
Dammard							X Chemin de l'ancienne école
Silly la Poterie (RD17)	X		X				
Fleury	X						
Vivières	X Sorties de village						
Largny-sur-Automne	X Traversée du village		X Dégradation de la voie par les poids lourds	X Poids lourds dans la traversée (déviation RD2) Stationnement poids lourds (moulin)			
Haramont	X 4 entrées de ville						
Montgobert	X Traversée de village						
Coeuvres et Valsery				X Stationnement RD2	X Entrées de village		
Saint-Pierre-Aigle						X Demi-tour des poids Lourds	
Soucy			X Ecoulements d'eau				
Villers-Hélon						X Croisement à risque traversée du village (poids lourds)	
Bermy-Rivière				X Problème de stationnement			
Fontenoy						X Croisement à risque D91/D17	

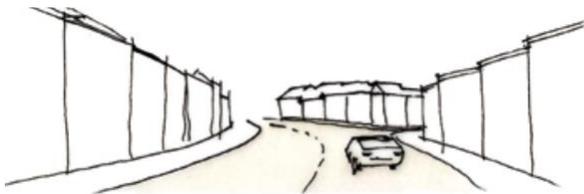
→ QUELLES SOLUTIONS D'INTERVENTION APPORTER ?

f. Vitesse :

- **Modifier la perception des espaces :**

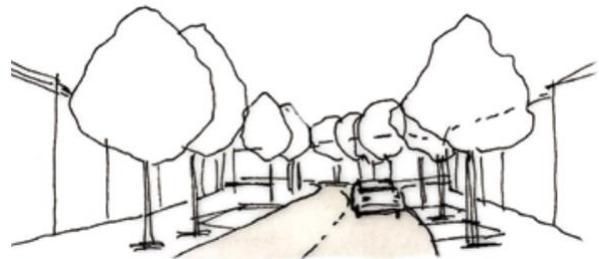
Plus un espace de voirie est large et la vue est dégagée, plus les conducteurs ont une impression de sécurité et de liberté qui les amène à conduire plus rapidement.

Par conséquent, il est recommandé de resserrer les espaces de voiries, d'y intégrer des obstacles visuels.



Une voirie large et dégagée = vitesse

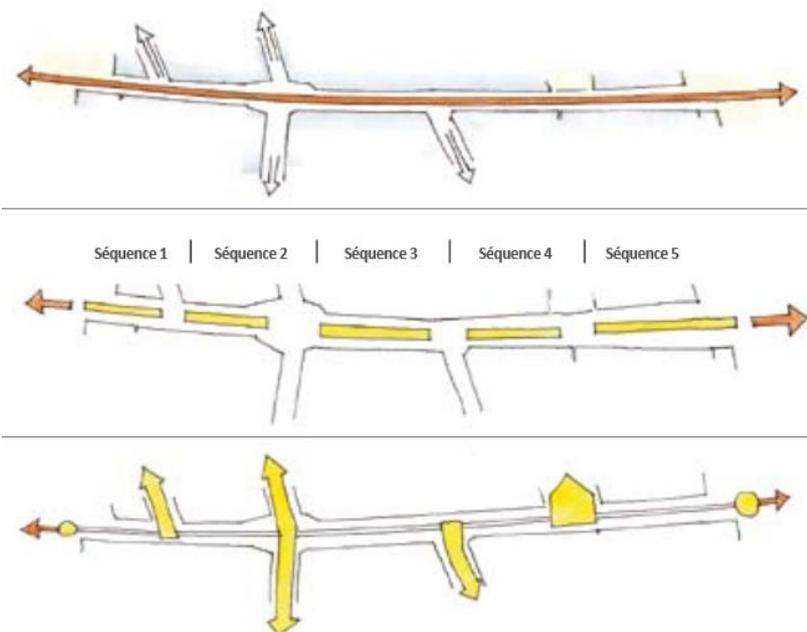
Source : CAUE 76, La traversée de bourg



Une voirie resserrée = ralentissement

- **Séquencer les traversées de villages pour rythmer le parcours des véhicules**

Il est essentiel de faire comprendre aux conducteurs du caractère urbain du secteur qu'ils traversent. Pour rompre la monotonie de la chaussée et éveiller l'attention des conducteurs, la traversée des bourgs et villages doit être séquencer en fonction de la densité du bâti, des différentes intersections existantes, ou de la dangerosité de certains secteurs. Cela peut se traduire par des modifications de matériaux de sol, ou de traitement de la chaussée (alignement d'arbre, présence ou non de stationnements ...).



Source : CAUE 76, La traversée de bourg

- **Aménager des dispositifs de ralentissement**

Différents dispositifs plus ou moins importants peuvent être mis en place pour réduire la vitesse des véhicules. Il peut s'agir de plateaux surélevés, de modifications de la largeur de la chaussée, de modification du tracé linéaire de la voirie, d'éléments de mobilier urbains ...



Commune de Boé

Source : Citéa

g. Qualité Paysagère :

- **Améliorer les entrées de villages**

Affirmer le seuil d'entrée de l'urbanisation

Traitement d'un seuil d'entrée où la complémentarité des aménagements de voie et de paysage apporte une lecture plus efficace des lieux



Source : CAUE 76, La traversée de bourg

- **Diminuer le caractère routier des infrastructures en y intégrant des projets de paysage**



Saint-Etienne-du-Rouvray

Source : CAUE 76



Commune de Boé

Source : Citéa

h. Qualité de la voirie :

- Identifier les secteurs où la voirie est la plus endommagée

En fonction des enjeux, des travaux de voiries sont à prévoir là où la qualité des infrastructures augmente le risque d'accidents

i. Transit/Fréquentation :

- Éviter les shuntages (raccourcis non voulu) dans certains secteurs

Pour cela, une meilleure signalisation des itinéraires est à prévoir, et des aménagements répressifs sont à réaliser dans les zones que l'on souhaite sortir du trafic principal.

Une réflexion est aussi à mener sur l'utilisation des GPS pour le délestage routier.

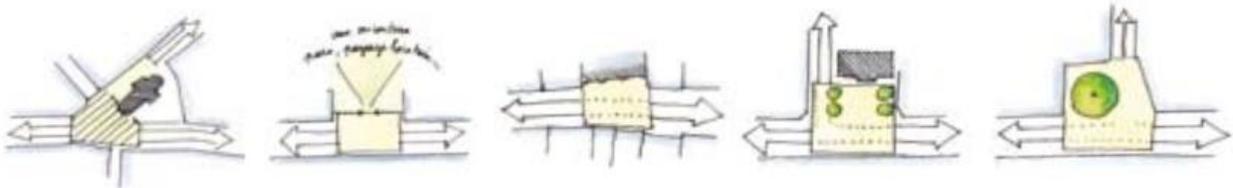
- Travailler sur le schéma directeur des départementales pour diminuer le trafic routier de transit dans les agglomérations

j. Visibilité :

- Installer des panneaux d'informations aux entrées de bourgs & villages

k. Configuration dangereuse :

- Travailler les intersections au cœur des villages pour valoriser le patrimoine bâti et paysager et faciliter la rencontre des différents modes de déplacements



Source : CAUE 76, La traversée de bourg



Commune de Roumare

Source : CAUE 76

I. Prise en compte des acteurs agricoles :

- **Un projet d'aménagement doit associer l'ensemble des acteurs et doit intégrer les problématiques des acteurs économiques locaux. La circulation agricole doit être prise en compte en amont du projet. Ainsi, des modifications légères peuvent être anticipées permettant l'utilisation de l'ouvrage sans dégradation.**
- **Avant la réalisation de l'aménagement, il est nécessaire de tester le projet en mettant en place des balises temporaires afin de s'assurer que tous les usagers pourront utiliser la voie sans entrave majeure.**

Quelques recommandations particulières sont à prendre en compte :

- Les carrefours giratoires doivent prendre en compte l'important rayon de giration des engins agricoles.
- Le positionnement du mobilier urbain ne doit pas réduire la largeur de voirie à moins de 4.5m pour garantir le passage des engins agricoles.
- Les dispositifs de terre-plein centraux doivent permettre à l'agriculteur de chevaucher l'ouvrage (hauteur de quelques centimètres, bordures biseautées ...).
- Les dispositifs de ralentisseurs devront privilégier les plateaux surélevés sur toute la largeur de la voie de circulation et prévoir une hauteur maximale de 12cm.
- Les systèmes d'écluses ne doivent pas être disposées trop proches les unes des autres (>30m)

Source : Chambre d'agriculture de l'Aisne

2. THEMATIQUE « HABITAT – VILLIERS-COTTERÊTS »

1. Contexte

3.1 Rappel des objectifs généraux du PLHI

- Une production de 382 logements à l'échelle de Villers-Cotterêts (2017/2022), dont :
 - 127 logements locatifs sociaux PLAI et PLUS
 - 38 logements intermédiaires PLS et accession sociale
- Définir une politique de l'habitat en assurant une meilleure maîtrise foncière
- Faciliter la diversification de la production neuve grâce à la revente négociée du foncier aux promoteurs
- Définir le foncier destiné à l'habitat afin de préserver ses autres utilisations (agriculture, activités, équipements, ...)

1.2 Rappel des objectifs du PLHI en termes de logements sociaux

- Contribuer au rééquilibrage de l'offre locative sociale de la commune
- Veiller à stopper la production de logements locatifs sociaux dans le secteur Nord : tendre vers une production de 0% de LLS dans le secteur Nord
- Favoriser la production de PLS dans le centre-ville et identifier dans le PLU les potentialités foncières au sein du secteur du centre-ville → OAP
- Tendre vers 10% de PLS dans la production neuve
- Favoriser la production de LLS dans le secteur de la Gare : atteindre 20 à 25% de LLS dans le secteur gare en 2022
- Renforcer la production de LLS dans le secteur Pisseleux afin de permettre un rééquilibrage du parc locatif social à l'échelle de la commune (atteindre 20 à 25% de LLS dans le secteur Pisseleux en 2022)

1.3 L'habitat à Villers-Cotterêts

Villers-Cotterêts présente un quartier prioritaire au titre de la politique de la ville (QPV) Route de Vivrières. Le quartier compte 1 250 habitants soit près de 12% de la population Cottereziennaise. Il se caractérise par une part importante de familles monoparentales ainsi que par un revenu fiscal annuel par ménage nettement inférieur à celui de Villers-Cotterêts.

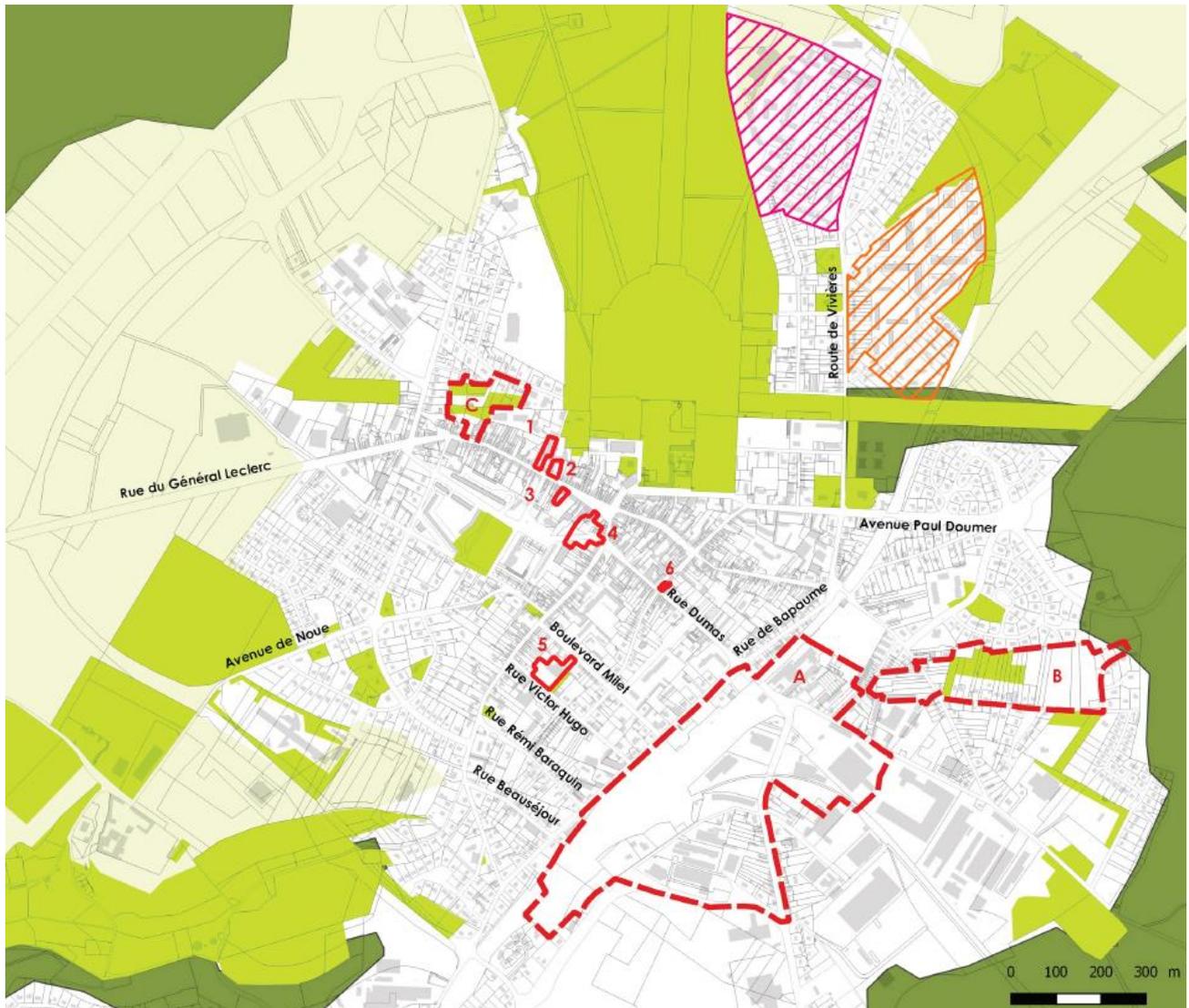
La localisation stratégique de Villers-Cotterêts, au Sud du département de l'Aisne, à proximité de la région Ile-de-France et du bassin d'emploi de l'aéroport Roissy participe à son attractivité. La commune se doit ainsi de continuer à développer une offre diversifiée de logements permettant de proposer des réponses adéquates aux besoins des habitants actuels et futurs.

La diversification de l'offre s'appuie tant sur la nature du logement que sur les statuts d'occupation.

La production de logements locatifs sociaux sur la commune de Villers-Cotterêts vise un rééquilibrage de cette offre suivant les objectifs du PLHI 2017-2022.

2. Objectifs :

PRODUIRE UNE OFFRE EN LOGEMENTS SUFFISANTE EN PRIVILEGIANT LE DEVELOPPEMENT DANS L'ENVELOPPE URBAINE : LES FUTURES OPERATIONS RECENSEES



Légende

- Opérations futures de logements en centre-ville
- Quartier de veille ZAD du Parc
- Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville
- Limite des OAP à destination d'habitat
- Espaces de loisirs et ensembles végétaux remarquables
- Espaces agricoles
- Espaces forestiers

Enjeux

- > Produire une offre de logements suffisante pour répondre aux besoins de la population actuelle et future
- > Veiller à la modération de la consommation foncière en privilégiant les développements dans l'enveloppe bâtie
- > Diversifier l'offre dans la nature du logement, son statut d'occupation ou sa typologie

1 16 rue du Général Leclerc

14 logements sur environ 1 395 m²

Densité : environ 100 log/ha

Objectifs : 50% minimum de T1/T2 et 25% Maximum de PLAI-PLUS

Contraintes : Secteur dans le périmètre de protection des monuments historiques

2 10 rue du Général Leclerc

16 logements sur environ 823 m²

Densité : environ 194 log/ha

Programmation proposée : PLS ou accession

Objectifs : 50% minimum de T1/T2 et 25% Maximum de PLAI-PLUS

Contraintes : Secteur dans le périmètre de protection des monuments historiques

3 3 rue du Général Leclerc

9 logements sur environ 596 m²

Densité : environ 151 log/ha

Programmation proposée : PLS ou accession, possibilité de logements de service

Objectifs : 25% Maximum de PLAI-PLUS

Contraintes : Secteur dans le périmètre de protection des monuments historiques

4 Avenue Ernest d'Hauterive

22 logements sur environ 1 900m²

Densité : environ 116 log/ha

Programmation proposée : PLS ou équivalent (locatif privé) ou accession

Objectifs : PLS ou équivalent (locatif privé) ou accession

Contraintes : Secteur dans le périmètre de protection des monuments historiques, suppression de stationnements publics

5 12 rue Victor Hugo

36 logements sur environ 3 646 m²

Densité : environ 100 log/ha

Programmation proposée : Majorité de PLS et accession

Objectifs : 50% minimum de T1/T2 et 50% Maximum de PLAI-PLUS

Raccordement obligatoire au Boulevard Milet

Contraintes : Secteur dans le périmètre de protection des monuments historiques

6 15 rue Léveillé

Parcelle de 227 m²

Densité : Néant

Programmation proposée : Néant

Objectifs : Sauvegarder l'intérêt patrimonial de l'immeuble, au moins une place de stationnement par logement à proximité

Contraintes : Secteur dans périmètre de protection des monuments historiques, suppression de stationnements publics

A OAP Silo / Gare

270 logements sur environ 7,8 ha

Densité : environ 50 log/ha

Programmation proposée : sous-secteur silo (120 à 230 logements → de 25 à 55 LLS/opération et de 50 à 162 LLS/secteur PLH), sous-secteur SNCF (40 à 80 logements → de 10 à 20 LLS/opération et de 30 à 100 LLS/Secteur PLH)

Objectifs : renforcer la production de LLS : 20 à 25% en 2022, 20% d'espaces communs récréatifs au sein du tissu mixte habitat/activité

Contraintes : Besoin de petits logements, Secteur en partie dans périmètre de protection des monuments historiques

B OAP Fosse Salmon

Environ 100 logements sur environ 3,2 ha

Densité : environ 35 log/ha

Programmation proposée :

Objectifs : 20% d'espaces communs récréatifs végétalisés

Contraintes : Ruissellements

C OAP Rossignol

Environ 20 logements sur environ 0,43 ha

Densité : environ 45 log/ha

Programmation proposée :

Objectifs : Fluidifier les circulations par raccordement à 2 ou 3 voiries :

- Rue du Général Leclerc
- Avenue du Rossignol
- Impasse de Compiègne

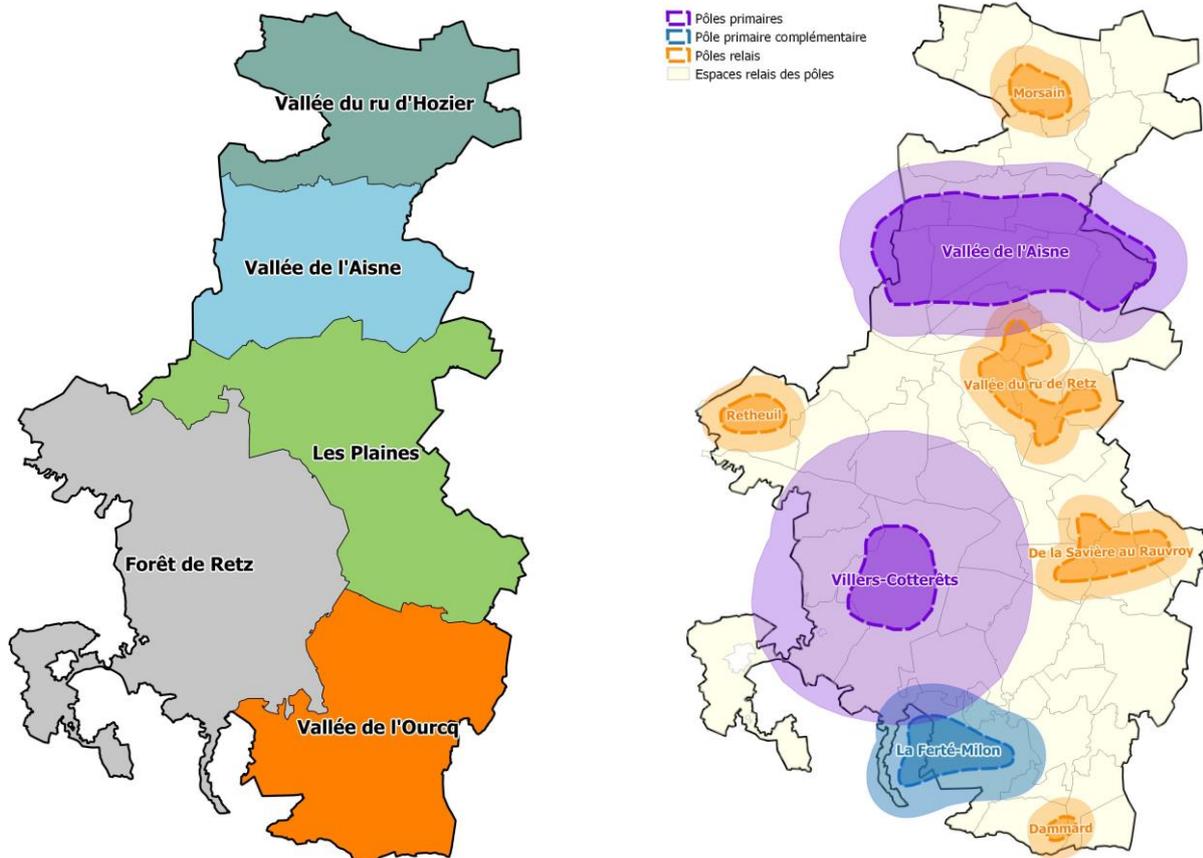
Contraintes : Secteur dans périmètre de protection des monuments historiques

3. THEMATIQUE « VALLEE DE L'AINSE »

1. Organisation du secteur

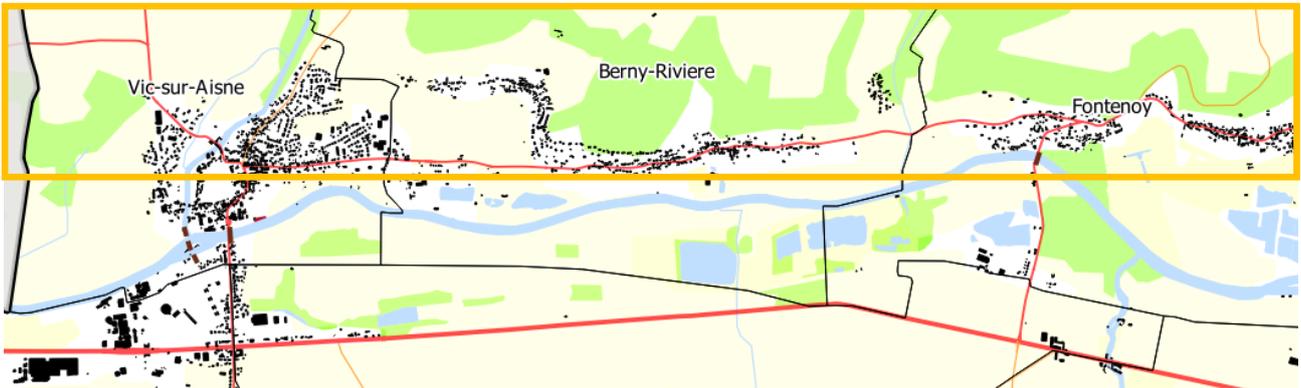
Le secteur de la Vallée de l'Aisne se situe au nord du territoire de la CCRV. Il est marqué par la présence de l'Aisne et forme un des deux pôles primaires du territoire, étendu à toutes les communes du secteur.

La création d'un pôle primaire regroupant plusieurs communes témoigne d'une dynamique commune dont la cohérence est à renforcer.



Cette OAP vise à proposer une cohérence d'ensemble au secteur en termes de déplacements, loisirs et équipements, le tout en s'appuyant sur la morphologie et le paysage du territoire composés de trois entités.

1 UN ENSEMBLE BÂTI CONTINU



Au Nord, le territoire est marqué par un **ensemble aggloméré bâti** dont l'organisation s'implante **le long de la RD91**, parallèle à l'Aisne (communes de Vic-sur-Aisne, Berny-Rivière et Fontenoy).

Cet ensemble bâti cadre le Nord de la vallée et présente peu de coupures d'urbanisation. Il est concentré le long de l'axe de circulation Est-Ouest et ne s'étend que très peu en dehors de celui-ci. **L'urbanisation est ainsi très linéaire**, avec des fronts bâtis et des façades urbaines étendues. L'ouest de la ligne bâtie est marqué par un regroupement d'activités.

Malgré cette continuité du bâti, quelques interruptions permettent de créer des **respirations** dans le tissu et offrent de **larges ouvertures et percées visuelles** sur la vallée de l'Aisne, sur les plaines agricoles ainsi que sur les espaces forestiers au Nord.

Cet ensemble bâti est délimité au Nord par des boisements accompagnant la topographie de la vallée.

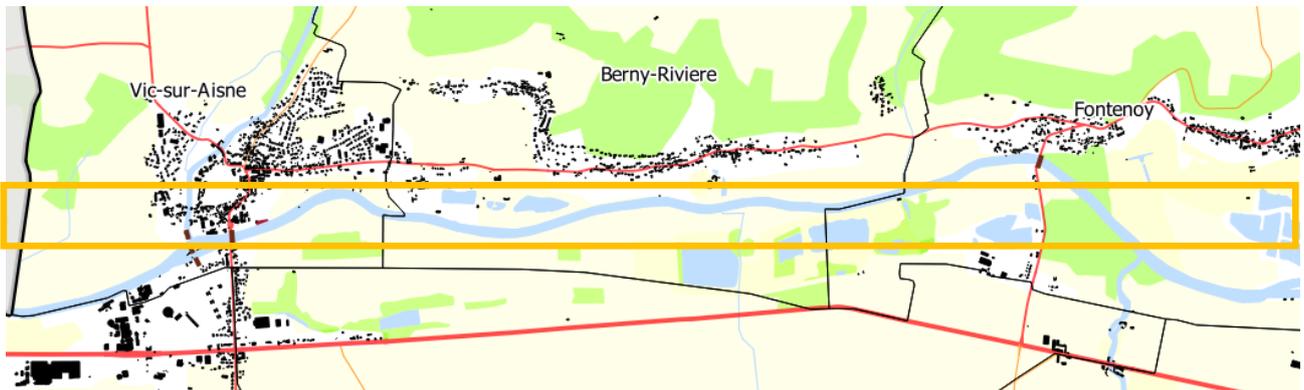


Linéaire bâti surmonté par les boisements – Fontenoy



Concentration de commerces – Vic-sur-Aisne

2 LA RIVE DROITE : ESPACES VERTS ET DE LOISIRS



Entre l'ensemble bâti continu au Nord et le cours d'eau, le territoire est composé d'une alternance **d'espaces verts, de prairies et forêts**.

Dans ce secteur, le bâti est implanté de façon **éparse** offre une densité beaucoup plus faible. L'urbanisation est beaucoup moins présente, laissant la place à de nombreux espaces verts et naturels.

Les espaces verts et naturels sont d'ailleurs ceux qui sont le plus présents dans ce secteur. En effet, l'inondabilité des berges ainsi que leur richesse écologique amène à y réduire l'urbanisation. A la place, on trouve de nombreuses prairies qui peuvent être le **support d'activités de loisirs**. Ces espaces ouverts ainsi que les quelques forêts qui sont aussi présentent sur ce secteur accueille des usages divers : aires de pique-nique, camping, promenades, centre équestre, quais pour bateaux, pontons pour la pêche ...

Ce secteur est marqué par l'importance des **grandes propriétés** qui participent au caractère très vert et à la faible urbanisation de cette rive. Néanmoins, cette grande propriétés privées restent très hermétiques et rendent plus difficile **l'accessibilité à ce secteur**.

Les activités industrielles marquent fortement le paysage de ces bords d'Aisne. En effet, ces activités ont un fort impact visuel : leur volumétrie ainsi que les importants espaces ouverts dont ils disposent créent un paysage industriel très visible notamment depuis la voie verte qui les traverse.



Aire de pique-nique et cheminement le long de l'Aisne bloqué par une propriété / Vic-sur-Aisne



Grande propriété des bords de l'Aisne – Vic-sur-Aisne



Élément industriel, repère visuel – Vic-sur-Aisne

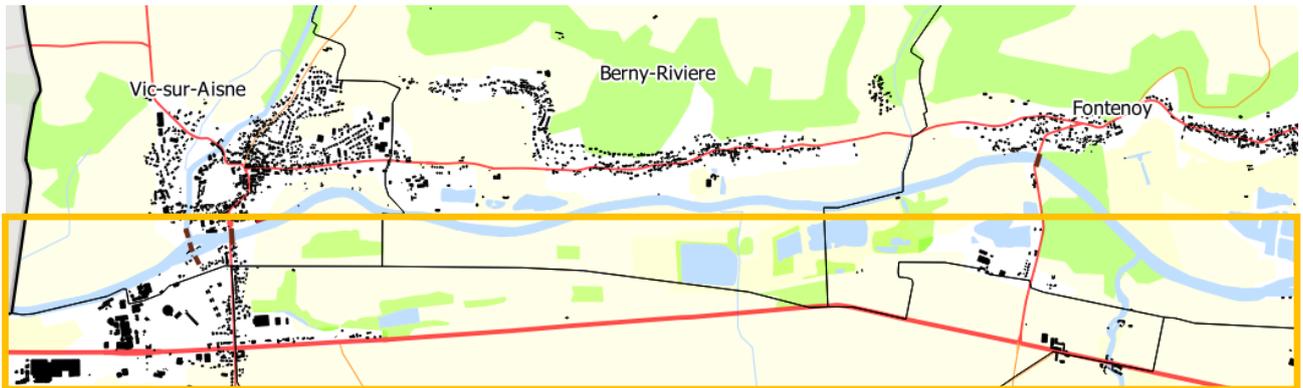


Prairie – Fontenoy



Chemin bordé d'arbres entre les prairies – Fontenoy

3 LA RIVE GAUCHE : UN ESPACE AGRICOLE



Sur la rive gauche, au Sud de l'Aisne, et délimité au Sud par la RN31, le secteur est marqué par la prédominance des **parcelles agricoles**. Celles-ci permettent de dégager des **vues larges et ouvertes** sur la vallée.

Le secteur est aussi caractérisé par **l'absence de relief**, créant une véritable plaine à proximité du cours d'eau, et donc largement **inondable**, ce qui explique en partie l'absence d'activités autres que l'agriculture.

Des **boisements ponctuels** cadrent les vues et rythmes le parcours Est-Ouest. La partie Ouest est aussi marquée par l'implantation d'activités en bord d'Aisne.



Chemin de halage rive sud de l'Aisne – Vic-sur-Aisne



Espace agricole ponctué par des boisements – Berny-Rivière



RN31

2. Objectifs de l'OAP

La cohérence d'ensemble de la vallée de l'Aisne en termes de déplacements, loisirs et équipements, recherchée par l'OAP, vise à donner des clefs de lecture du paysage et de ses aménités sur lesquelles s'appuyer pour tout projet au sein du secteur.

L'idée est donc de **tirer parti des motifs paysagers de la vallée** (structure ou élément de paysage ponctuels) pour **créer ou renforcer le maillage des équipements et espaces de tourisme ou de loisirs** en s'appuyant sur une trame de voies douces.

Les **cartes annexées à l'OAP** mettent en avant les éléments ponctuels et linéaires du secteur ayant plusieurs buts.

Il s'agit de **problématiques croisées** permettant de développer une stratégie liant le paysage et son usage.

THEMATIQUE VISIBILITE ET COHERENCE URBAINE

PRECONISATIONS

<ul style="list-style-type: none"> Compléter le tissu bâti existant afin d'améliorer la continuité urbaine 		Créer une cohérence de projet entre le camping et les bourgs
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la visibilité et la perception des éléments marquants du territoire 	   	Signaler et valoriser les traversées de l'Aisne Préserver le patrimoine bâti Améliorer la visibilité des éléments marquants du paysage Mettre en place des cônes de vues
<ul style="list-style-type: none"> Valoriser la visibilité et la perception des entrées de ville ainsi que des traversées de bourg (traitement qualitatif, diminution des risques et nuisances) 	 	Valoriser les entrées et traversées de ville sur routes principales à réaménager (sécurisation / diminution des nuisances) Valoriser les entrées et traversées de ville sur routes secondaires à réaménager (sécurisation / diminution des nuisances)

THEMATIQUE MOBILITE & DEPLACEMENT	PRECONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la sécurité pour tous les modes de déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> Traiter les carrefours et croisements dangereux Sécuriser les traversées piétonnes sur l'Aisne Sécuriser les zones dangereuses pour les piétons
<ul style="list-style-type: none"> Renforcer les liaisons piétonnes et cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir les liaisons piétonnes et cyclistes Renforcer les liaisons piétonnes et cyclistes Accompagner le développement de la voie verte Valoriser le chemin de halage et permettre sa continuité

THEMATIQUE PAYSAGE & ENVIRONNEMENT	PRECONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> Préserver le patrimoine végétal 	<ul style="list-style-type: none"> Préserver les arbres isolés remarquables Préserver la trame végétale linéaire Maintenir la trame végétale urbaine Maintenir les boisements Préserver les zones humides Valoriser les éléments marquants du paysage

THEMATIQUE PRATIQUES DU TERRITOIRE	PRECONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la visibilité des équipements 	 Administratif  Ecole  Salle communale  Médiathèque  Service Médical
<ul style="list-style-type: none"> Conforter les activités participant au développement économique du secteur 	 Maintenir les secteurs de commerces  Conforter les activités existantes  Anticiper les projets liés à la création du canal Seine-Nord-Europe
<ul style="list-style-type: none"> Encourager les pratiques de loisirs, de sport et de détente 	 Mettre en place un espace d'éducation et de loisirs Améliorer la visibilité des équipements déjà existants : <ul style="list-style-type: none">  Eau  Nature  Sport  Aire de pique-nique  Potagers ou vergers pédagogiques  Gîtes ou chambres d'hôtes  Equitation  Pêche  Camping

3.Problématiques croisées

3.1 Donner de la visibilité aux équipements

Orientations

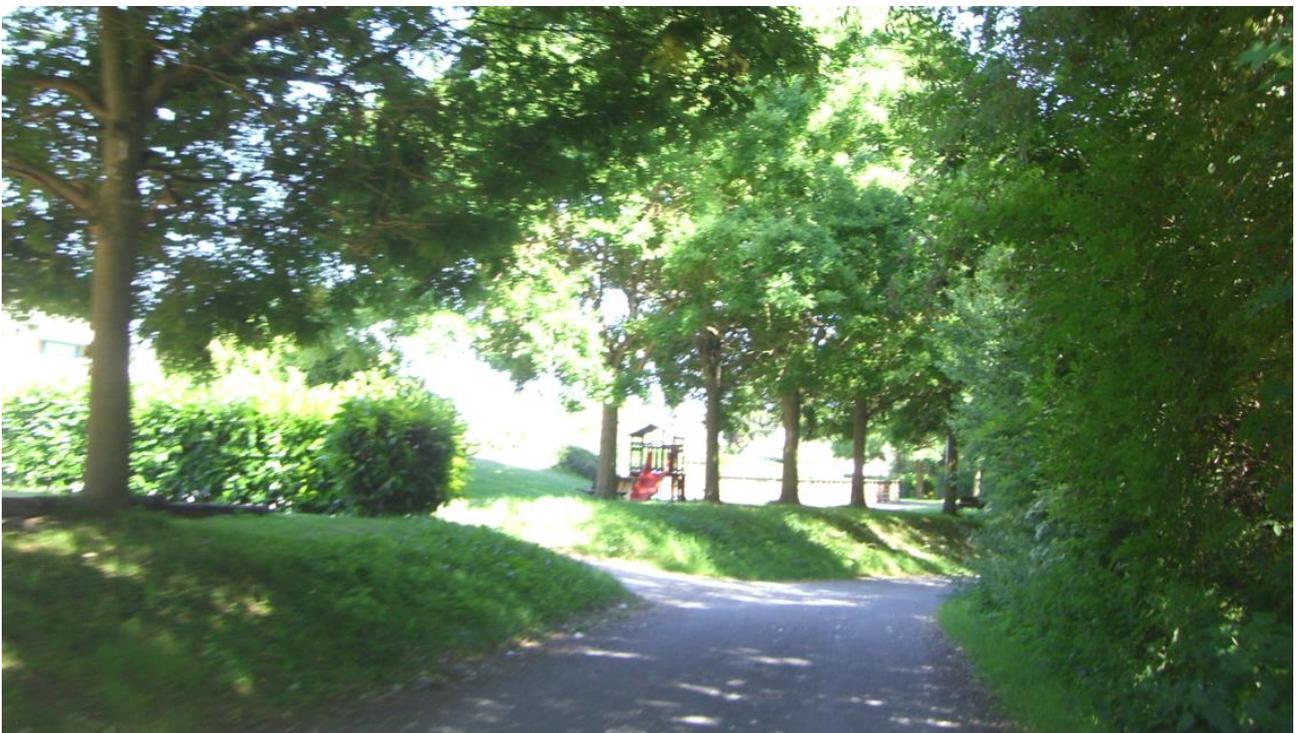
- Travailler l'accessibilité des équipements et espaces de loisirs via les modes doux,
- Minimiser l'empreinte de l'urbanisation la vallée en intégrant les infrastructures et équipements de tourisme et de loisirs dans leur environnement,
- Adapter la taille et le revêtement des aires de stationnement en fonction de leur usage et de leur fréquence en évitant leur surdimensionnement.

Exemple : Espace de loisirs aménagé, Vic-sur-Aisne





Exemple : Jeux pour enfants intégrés à la trame verte, Fontenoy



3.2 Traiter les carrefours dangereux de la RN31 et valoriser les entrées de ville (traitement qualitatif, diminution des risques et nuisances)

Se reporter à l'OAP thématique « déplacements ».

3.3 Conforter des activités existantes et maintenir les secteurs de commerce

Orientations

- Les cartes annexées à l'OAP identifient des secteurs de commerces à maintenir. Il est préconisé d'assurer leur maintien et de prévoir, si besoin des implantations commerciales nouvelles (commerces de détail), à la condition d'être situé à proximité d'un espace public et de lieux de vie (école, mairie, ...)
- Concernant les zones d'activités, l'idée est d'assurer leur accessibilité piétonne en prévoyant des aménagements dédiés aux modes doux et des aires de stationnement vélos, ainsi que d'adapter la taille et le revêtement des aires de stationnement en fonction de leur usage et de leur fréquence en évitant leur surdimensionnement.
- Une attention devra être portée à la qualité architecturale, notamment en termes d'aménagement et d'insertion paysagère (espaces publics, espaces verts, façades, qualité du bâti) et, en particulier, dans les secteurs d'entrée de ville.

3.4 Créer une cohérence de projet entre le camping et les bourgs.

Orientations

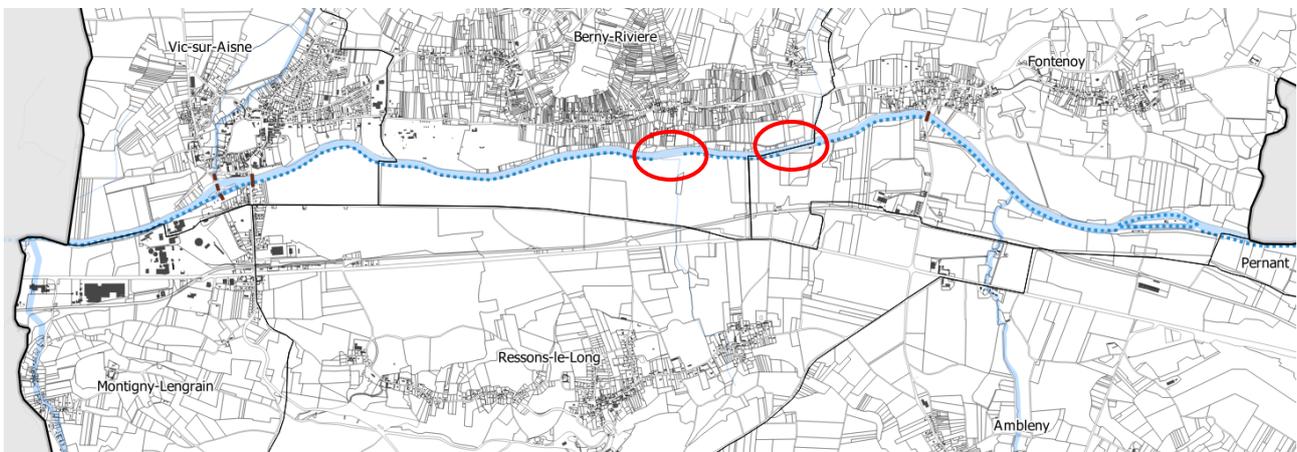
- Aménager les limites extérieures du camping de façon à réduire au maximum l'impact visuel de celui-ci, et les intégrer harmonieusement au paysage environnant,
- Valoriser les relations visuelles intéressantes du camping vis-à-vis de son environnement
- Positionner les éléments les plus bruyants (bar, restaurant,...) de façon centrale et en fonction des vents dominants afin de limiter la gêne pour le voisinage,

3.5 Renforcer les liaisons piétonnes et cyclistes et accompagner le développement de la voie verte

Orientations

- Le long de l'Aisne, proposer :
 - des accès physiques (cheminement doux) à l'eau, et éventuellement l'aménagement ou la mise en valeur de traversées
 - des espaces communs ou publics développant divers usages : promenade, sport, détente, contemplation, observation de la faune, rencontre, échange...
- Proposer une signalétique du réseau de liaisons douces

Exemple : Chemin de halage presque continu le long de la berge sud de l'Aisne



 Discontinuités à résoudre



Exemple : Traversée piétonne de l'Aisne, Vic-sur-Aisne



3.6 Préserver le patrimoine bâti et végétal

Orientations

- Respecter l'organisation groupée des constructions au Nord de l'Aisne,
- Conserver et mettre en valeur le patrimoine remarquable (bâti et végétal)
- Créer une lisibilité des masses végétales remarquables en valorisant leur isolement (*bosquets ponctuant les espaces agricoles*) ou leur rôle de lien structurant entre les des entités de différentes échelles (*haies ou alignements d'arbres de long de chemins, lisières boisées le long d'espaces bâtis, ...*)



Bosquets ponctuant les espaces agricoles
Berny-Rivière



Haies bordant un chemin
Fontenoy

3.7 Préserver les liens avec l'Aisne et les zones humides

Orientations

- Préférer une implantation du bâti la plus éloignée possible de l'eau. En effet, plus l'espace naturel non bâti le long du cours d'eau, est large (du bâti jusqu'à la ripisylve ou jusqu'au du point haut des berges), plus le potentiel écologique est important,
- Les espaces ouverts végétalisés de jardins ou d'espaces communs, seront implantés de façon privilégiée au contact de l'eau. Le projet cherchera à mettre l'eau au cœur de sa composition, comme un élément structurant, et à la mettre en valeur par l'aménagement.