

DEPARTEMENT DE L'Aisne

Commune de Ressons-le-Long

Plan Local d'Urbanisme

ORIENTATIONS d'AMENAGEMENT et de PROGRAMMATION

Document n°3

"Vu pour être annexé à la
délibération du

approuvant le
Plan Local d'Urbanisme"

Cachet de la Mairie et
Signature du Maire :



GEOGRAM sarl

16 rue Rayet Liénart - 51420 WITRY-LES-REIMS

Tél. : 03.26.50.36.86 - Fax : 03.26.50.36.80

bureau.etudes@geogram.fr

1^{ère} Partie :

Orientations d'Aménagement et de Programmation



PREAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent respecter le Projet d'Aménagement et de Développement Durables et peuvent comprendre des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. La partie programmation reste quant à elle facultative.

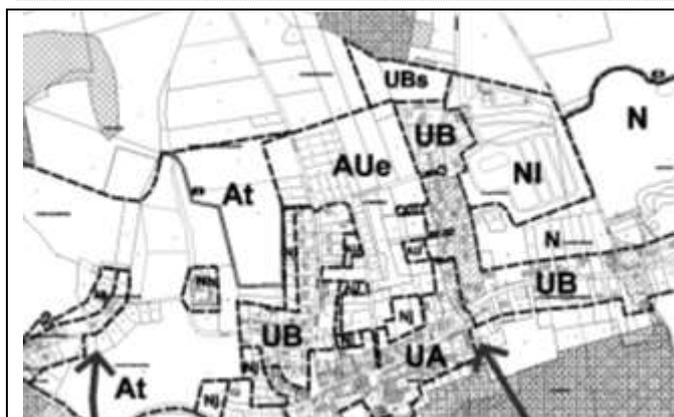
1. **En terme d'aménagement**, les OAP peuvent prévoir des actions pour la mise en valeur de l'environnement, des paysages en entrée de ville et du patrimoine, pour la lutte contre l'insalubrité, et pour permettre le renouvellement urbain et assurer le développement. Elles peuvent comporter un échéancier d'ouverture à l'urbanisation et de réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Les OAP peuvent prendre la forme d'un schéma et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.
2. **En terme d'habitat**, elles tiennent lieu de programme local de l'habitat (PLH) et doivent prendre en compte les éléments suivants : réponse aux besoins en logements et hébergements, renouvellement urbain et mixité sociale, accessibilité, répartition équilibrée aux échelles infra et supra-communales.
3. **En terme de transport**, elles tiennent lieu de plan des déplacements urbains (PDU) : définition de l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

La commune de RESSONS-LE-LONG appartient à la communauté de communes du Pays de la Vallée de l'Aisne, non compétente en matière de PLU. Aussi, dans le cadre d'un PLU communal, les OAP n'ont pas l'obligation de comporter des dispositions en matière d'habitat ni de déplacements.

A RESSONS, on distingue deux zones AU, à vocation d'habitat et une zone AUC, destinée au développement économique. Les principes d'aménagement de ces zones sont présentés dans ce document.

Bien que la représentation graphique de ces orientations ne soit qu'indicative, les schémas d'aménagement ne devront pas être remis en cause lors des opérations de constructions.



**Proposition
d'aménagement et de
desserte de la zone AU
« La Trésorerie »**

Bilan urbanistique du projet

Superficie du secteur	94 500 m ²
Capacité d'accueil des zones ¹ :	90 logements soit environ 215 habitants ²

Aménagement

Cette zone se situe en cœur de village. Entourée de constructions, elle s'insère naturellement dans l'environnement. Un aménagement paysager devra être proposé en limite Nord, pour définir une transition entre les espaces agricoles et la zone bâtie.

Les limites de la zone tiennent compte des terrains encore disponibles, dans une logique d'optimisation de l'espace. Il est prévu que les constructions et installations soient réalisées en 3 trois phases :

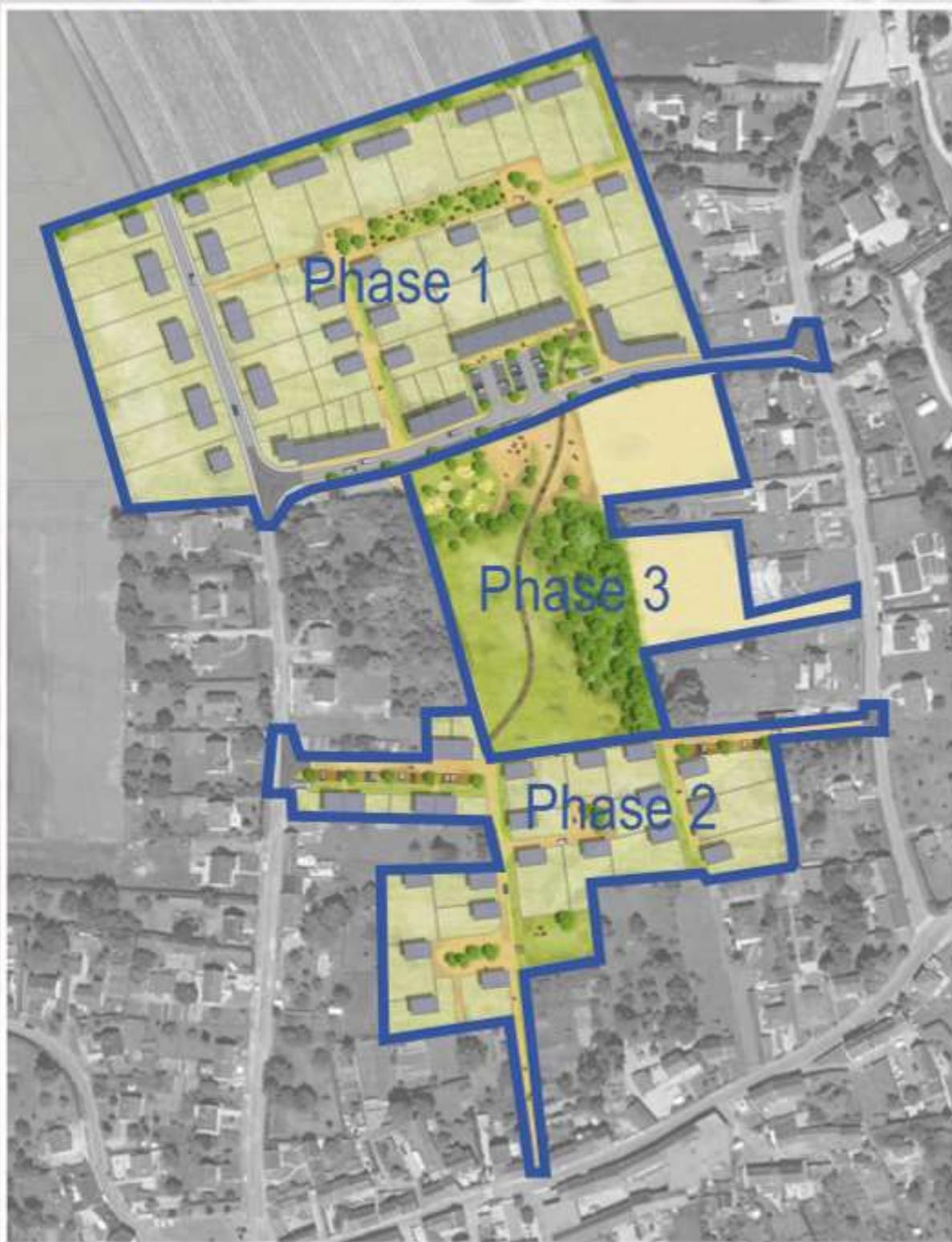
- Phase 1 : Entité habitée au Nord ;
- Phase 2 : Entité habitée au Sud ;
- Phase 3 : Espace central, destiné à l'accueil d'un équipement public.

Dans les deux secteurs destinés à l'habitat, il sera recherché une certaine mixité dans l'offre de logements, mêlant habitat individuel, intermédiaire, petit collectif. Cette diversité définira une densité intermédiaire, se dessinant entre la densité du bourg-centre et la densité des zones résidentielles de Ressons.

¹ Compte tenu du projet d'éco-quartier.

² Taille moyenne des ménages : 2,4 personnes par foyer. A noter qu'il s'agit d'une estimation calculée pour l'étude, qui n'a aucune valeur réglementaire. L'aménagement pourra donner des résultats différents.

Les phases de travaux



Extrait des panneaux de concertation affichés en mairie de Ressons réalisés par la Société d'Équipement du Département de l'Aisne (SEDA).

Accès et desserte à la zone

La zone étant située au cœur du village, elle dispose déjà de possibilités d'accès et de desserte. Il est prévu :

- La création d'une voie de desserte principale, traversant le site d'Est en Ouest, sur le tracé du chemin rural existant.
- La création de voies de desserte à l'intérieur du nouveau quartier : Espaces partagés entre piétons / cyclistes et voitures. Afin de conserver la tranquillité des habitants, ces voies seront en impasses.
- La création de « courées », dans la continuité des courées existantes sur le bourg ancien. Ces espaces sont à la fois des espaces de rencontres pour les futurs habitants, des espaces de jeux pour les enfants et elles permettent le retournement des voitures.
- La création de poches de stationnement mutualisées en périphérie des espaces habités afin de limiter le passage des voitures au cœur des entités habitées.

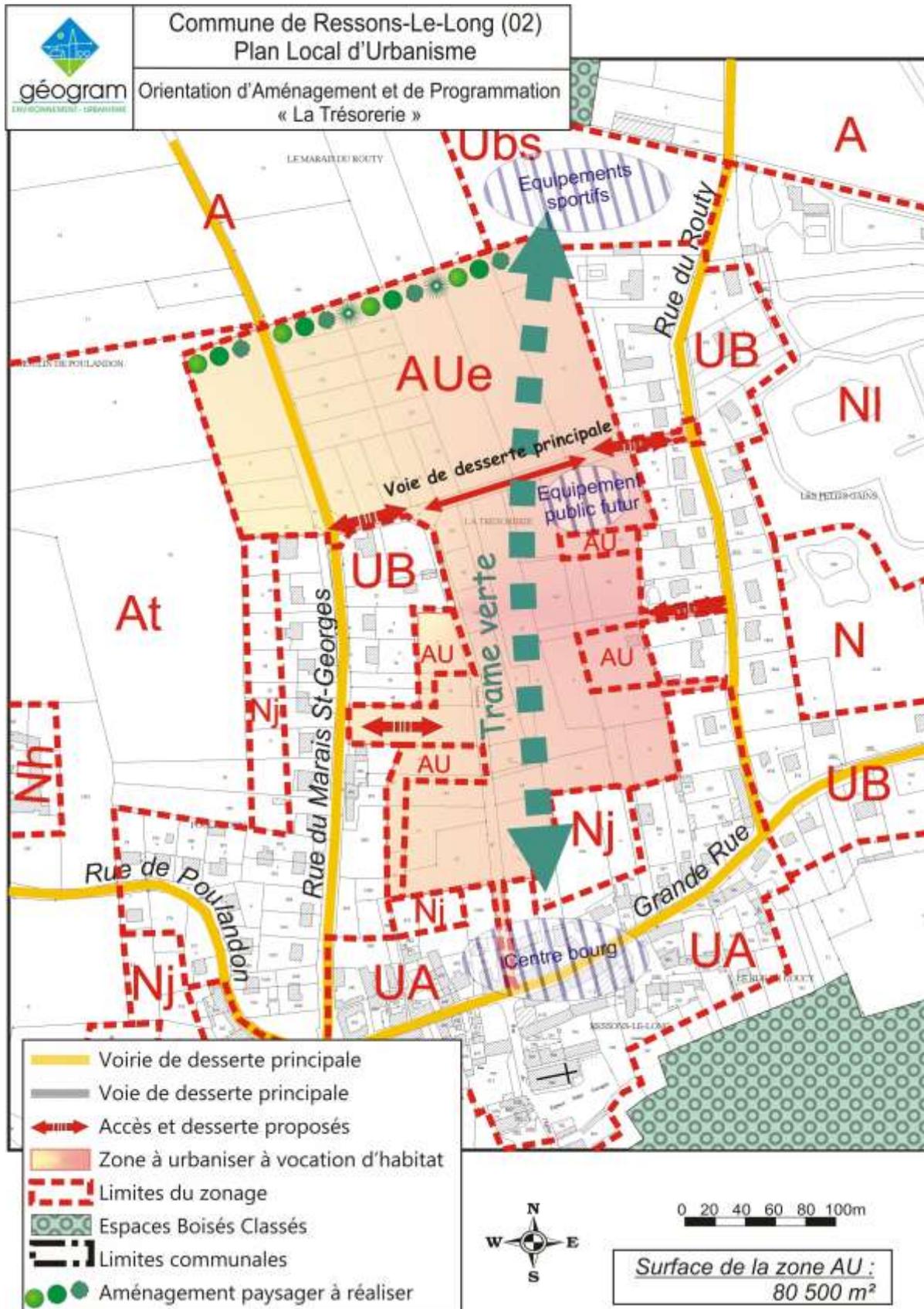
Autres aménagements

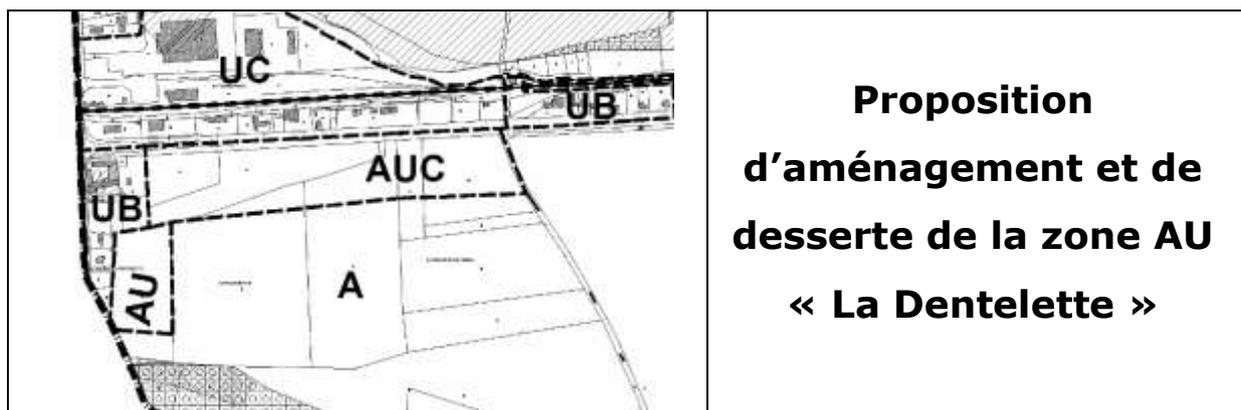
L'éco-quartier se dessine autour de plusieurs espaces verts, constituant la « colonne vertébrale » du projet. Une trame verte continue se profile du bourg-centre, au sud du site, jusqu'à l'équipement sportif, situé au Nord du site.

Au sein de ce couloir végétal, il est prévu :

- Un jardin pédagogique au Nord ;
- Un espace vert central composé d'un espace de jeux pour les enfants (près du parvis du futur équipement), de la zone humide restaurée, et du boisement déjà existant qui sera conservé ;
- Un espace vert au Sud ;
- Les noues accompagnant les voies de desserte et les cheminements piétons.

Orientations d'Aménagement et de Programmation
Plan Local d'Urbanisme de RESSONS-LE-LONG





**Proposition
d'aménagement et de
desserte de la zone AU
« La Dentelette »**

Bilan urbanistique du projet

Superficie du secteur	14 000 m ²
Capacité d'accueil des zones ³ :	12 logements soit environ 29 habitants ⁴

Aménagement

Cette zone se situe dans le prolongement d'une zone déjà bâtie, au bord de la RN 31 sur Ressons-le-Long et sur Montigny-Lengrain, desservies par la Rue de Coeuvres. Aucun aménagement paysager spécifique n'est demandé. La zone est masquée au Sud, par les boisements du Marais de la Noix et au Nord, par des constructions existantes. Une fois la zone AUC aménagée, le site ne sera plus visible de la RN31.

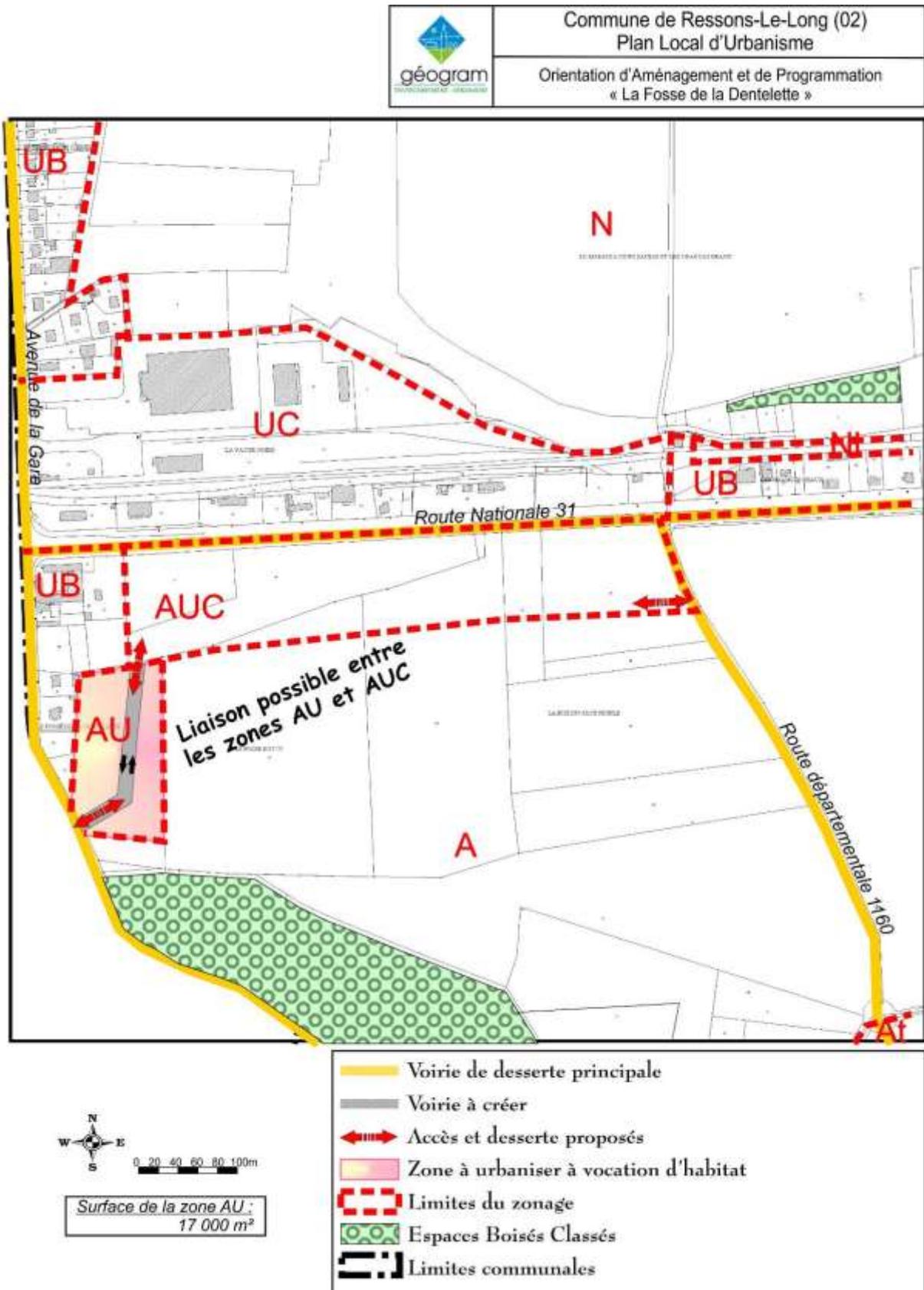
Accès et desserte à la zone

La zone bénéficiera d'un accès par le Chemin rural de Vic-sur-Aisne à Ressons-le-Long. Un autre accès sera possible via la zone AUC, pour rejoindre la RN31. Cet accès est prévu en double sens. Dans l'attente de l'aménagement de la zone AUC, une raquette de retournement devra être réalisée.

³ Compte tenu des paramètres évoqués dans le rapport de présentation.

⁴ Taille moyenne des ménages : 2,4 personnes par foyer. A noter qu'il s'agit d'une estimation calculée pour l'étude, qui n'a aucune valeur réglementaire. L'aménagement pourra donner des résultats différents.

Orientations d'Aménagement et de Programmation
Plan Local d'Urbanisme de RESSONS-LE-LONG



2^{ème} Partie :

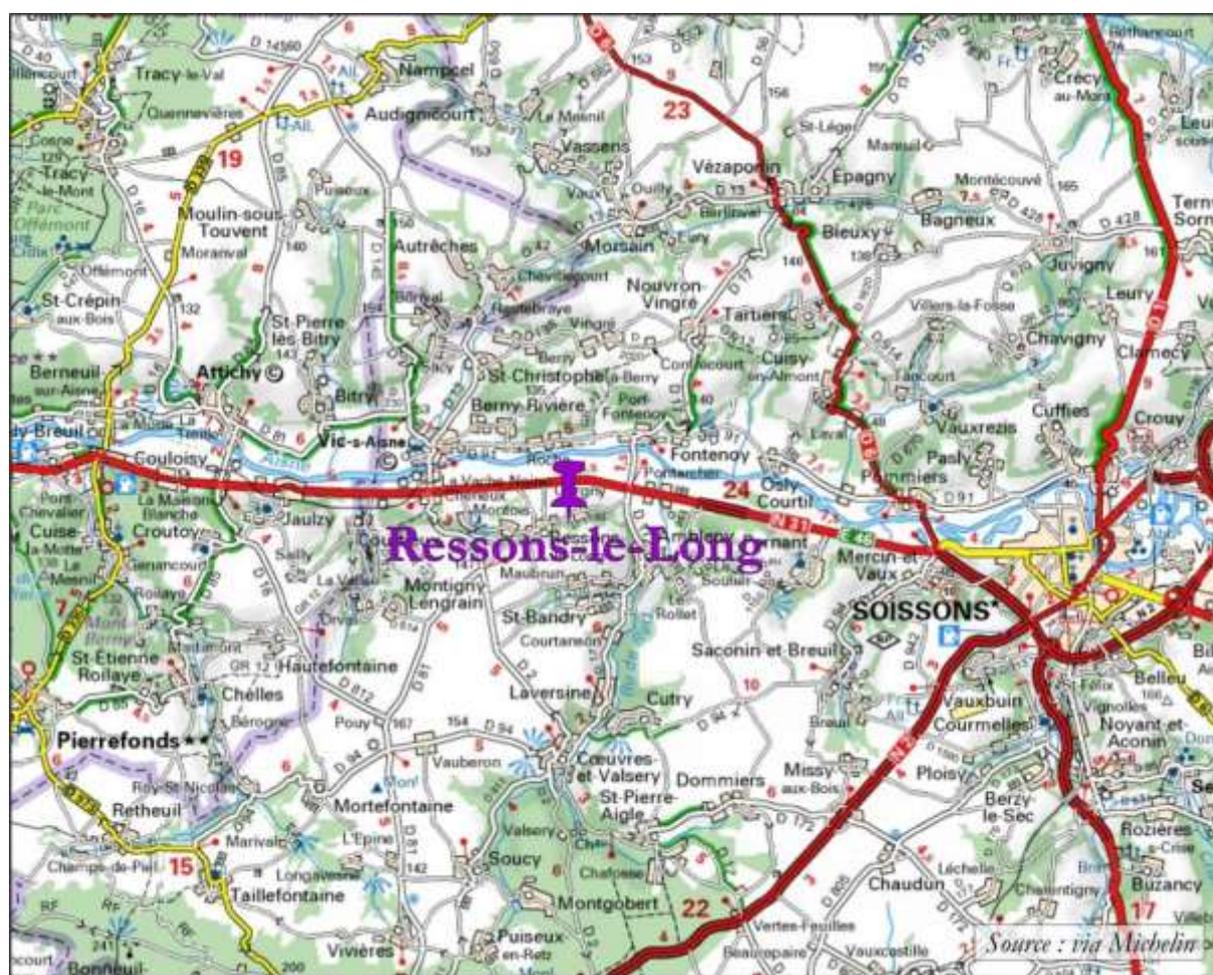
Etude Entrée de Ville



PREAMBULE

CADRE JURIDIQUE & OBJECTIFS DE L'ETUDE « ENTREE DE VILLE »

Cette étude est réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme et ce, en vertu de l'application sur son territoire des dispositions de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier » (relative au renforcement de la protection de l'environnement^o).



La loi n°52-101 du 2 février 1995 a introduit l'article L 111-1-4 (dit « Amendement Dupont ») dans le code de l'Urbanisme visant à inciter les maîtres d'ouvrage à lancer une réflexion préalable sur l'aménagement des abords des autoroutes, des voies express, des déviations et des routes classées à grande circulation. Par défaut, les constructions nouvelles au sein des zones non urbanisées doivent respecter un retrait de 75 mètres à 100 mètres par rapport à l'axe routier.

Cette inconstructibilité peut néanmoins être remise en cause si une étude spécifique telle que définie par la circulaire 96-32 du 13 mai 1996 prenant en compte notamment les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages, est réalisée afin de définir pour ces espaces, un véritable projet urbain.

Extrait du code de l'urbanisme

Art. L. 111-1-4.- (L. n° 95-101, 2 févr. 1995, art. 52-I)

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

(L. n° 2011-525, 17 mai 2011, art. 124, 2°) Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

(L. n° 2011-525, 17 mai 2011, art. 124, 2°)

Elle ne s'applique pas :

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

(L. n° 2003-590, 2 juill. 2003, art. 34, II ; L. n° 2010-788, 12 juill. 2010, art. 47)

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

(L. n° 2005-157, 23 févr. 2005, art. 200) Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

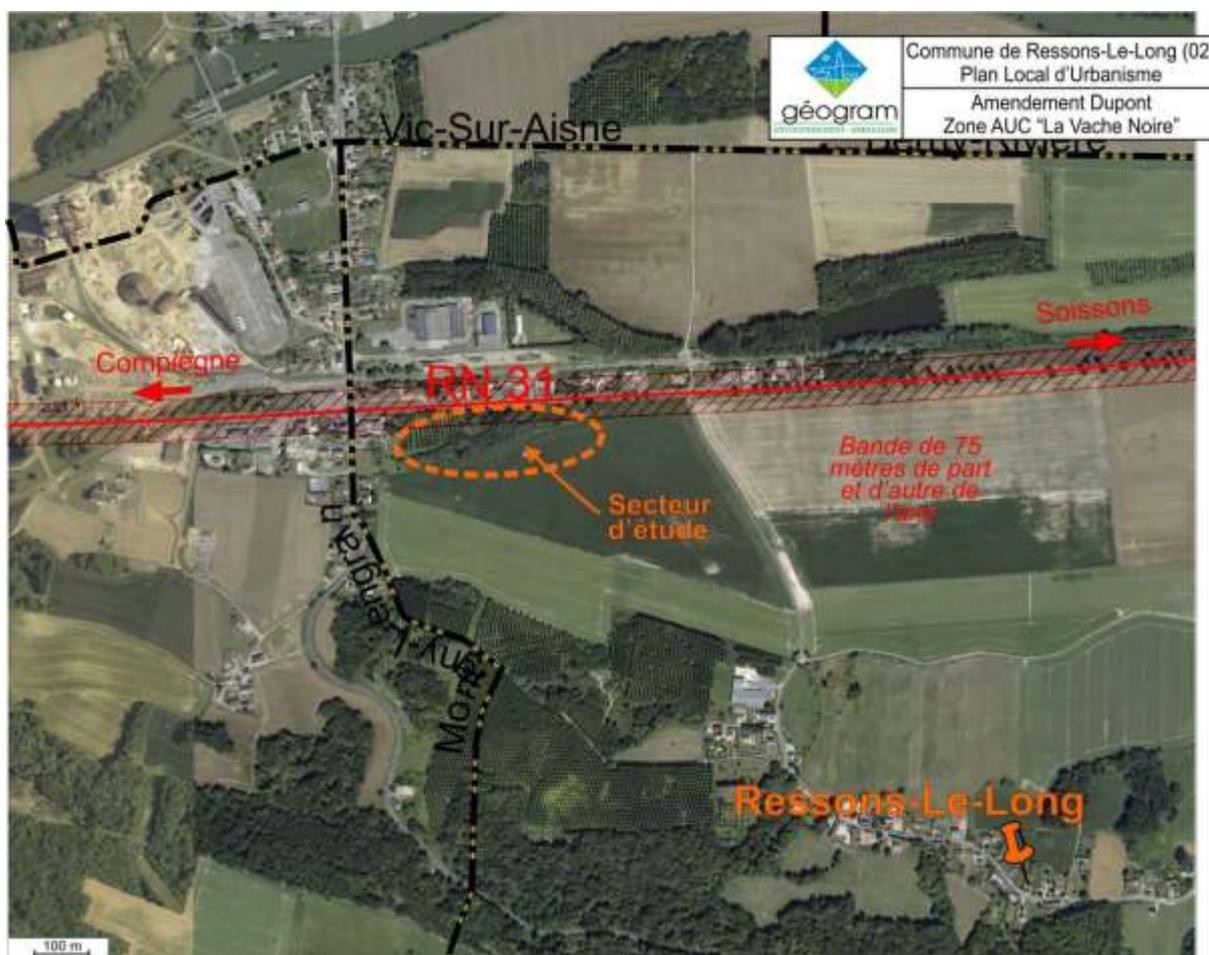
La commune de Ressons-Le-Long est concernée par les dispositions de cet article sur les secteurs non urbanisés de son territoire avec le passage de la route nationale 31, mentionné par le décret n°2005-1499 du 5 décembre 2005, relatif à la consistance du réseau routier national, et par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010

modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009, fixant la liste des routes à grande circulation.

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme, la municipalité a émis le souhait de requalifier l'entrée de commune et de rendre constructibles les terrains bordant la RN31, dans le prolongement des constructions (habitat et activités) déjà existantes. La présente étude a pour but de montrer, conformément aux dispositions de l'Amendement Dupont, les paramètres naturels, paysagers et urbains qui assureront une intégration du développement de la zone d'activité à dominante commerciale, située en entrée de la zone agglomérée de Ressons-le-Long (lieu-dit « La Vache Noire »), et dans quelle mesure il sera possible de construire à moins de 75 mètres de l'axe de cette voie.

1) État des lieux

Avant de présenter le projet à l'initiative de cette étude, il convient, tout d'abord, de rappeler les principales caractéristiques du secteur d'entrée de ville, afin de saisir le contexte dans lequel le projet devra s'insérer.



A- Situation

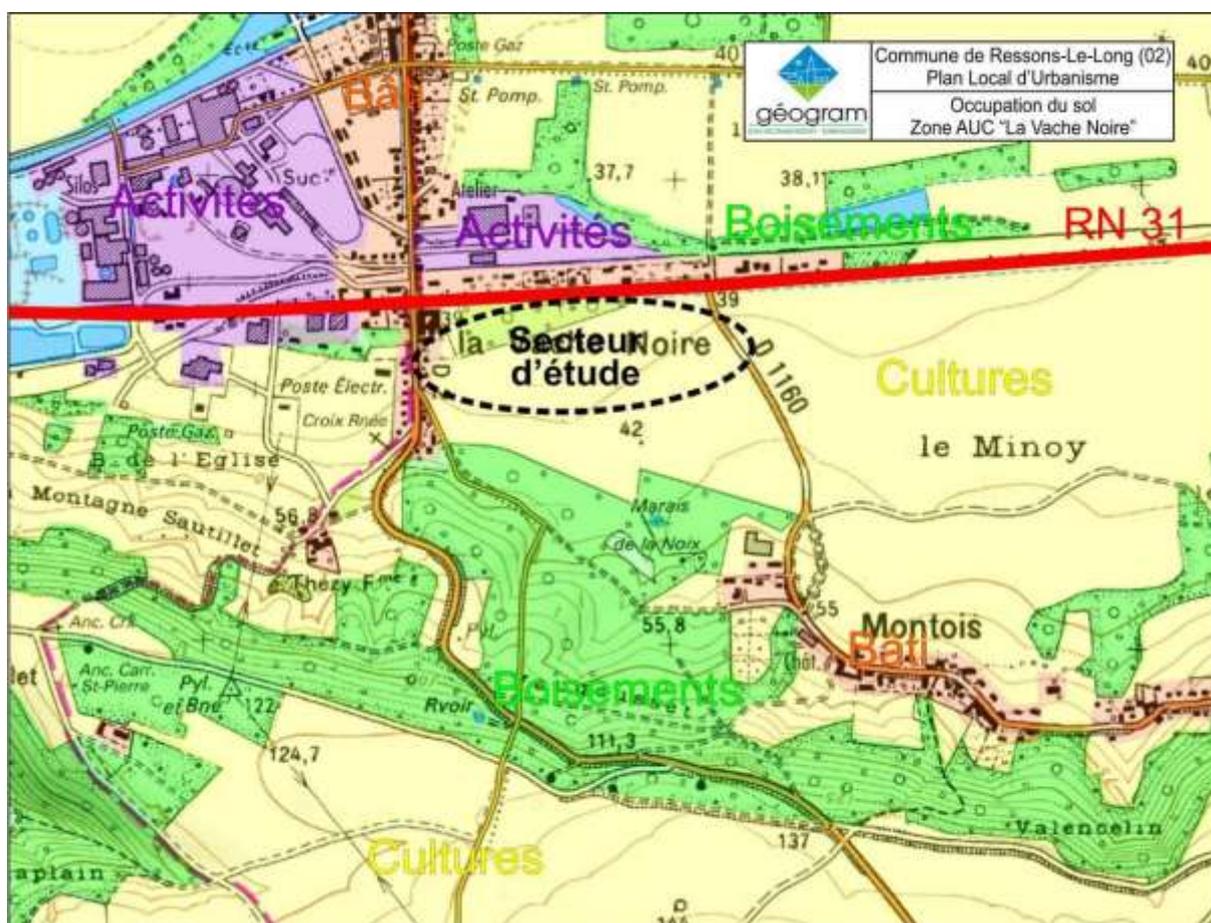
L'amendement Dupont s'applique dans les espaces non urbanisés de la commune, aux abords de la RN31. Cette voie de circulation passe à Ressons, dans un axe Est-Ouest, loin du village, mais au sein du hameau de la Vache Noire. Cette voie reliant Soissons à Compiègne, est empruntée à la fois par des véhicules légers ainsi que par un grand nombre de poids lourds.

La présente étude s'intéresse plus particulièrement aux abords de la voie au niveau du lieu-dit « La Vache Noire ».

Il s'agit d'un secteur à proximité mais hors du village. Toutefois, les souhaits de développement de l'urbanisation se situent dans le prolongement d'îlot bâtis existants.

Plusieurs activités sont identifiées aux abords du carrefour de la RN 31 avec l'Avenue de la Gare et la Rue de Coeuvres : magasin de meubles, garage, restaurant, menuiserie générale, où se mêlent de l'habitat. La municipalité souhaite conforter leur statut, en créant une zone uniquement à vocation d'activité.

B - Délimitation du secteur d'étude



Le projet d'urbanisation s'étend sur une surface de moins de 6ha (57 600m²), d'un seul tenant.

Il est délimité :

- par la route nationale 31 au Nord ;
- par les constructions du hameau de la Vache Noire à l'Ouest ;
- par la route départementale 1160 à l'Est.

Le projet s'étend sur plusieurs parcelles, sur une profondeur limitée d'une centaine de mètres, en bord de nationale, afin de bénéficier d'un effet vitrine.

Elles sont actuellement, pour une partie, exploitées (cultures et peupleraies), et pour l'autre, boisées. La zone est dimensionnée en fonction des besoins et des souhaits exprimés par la municipalité, sans vouloir ponctionner les terres agricoles sur une surface importante.

C – Desserte et accès actuels

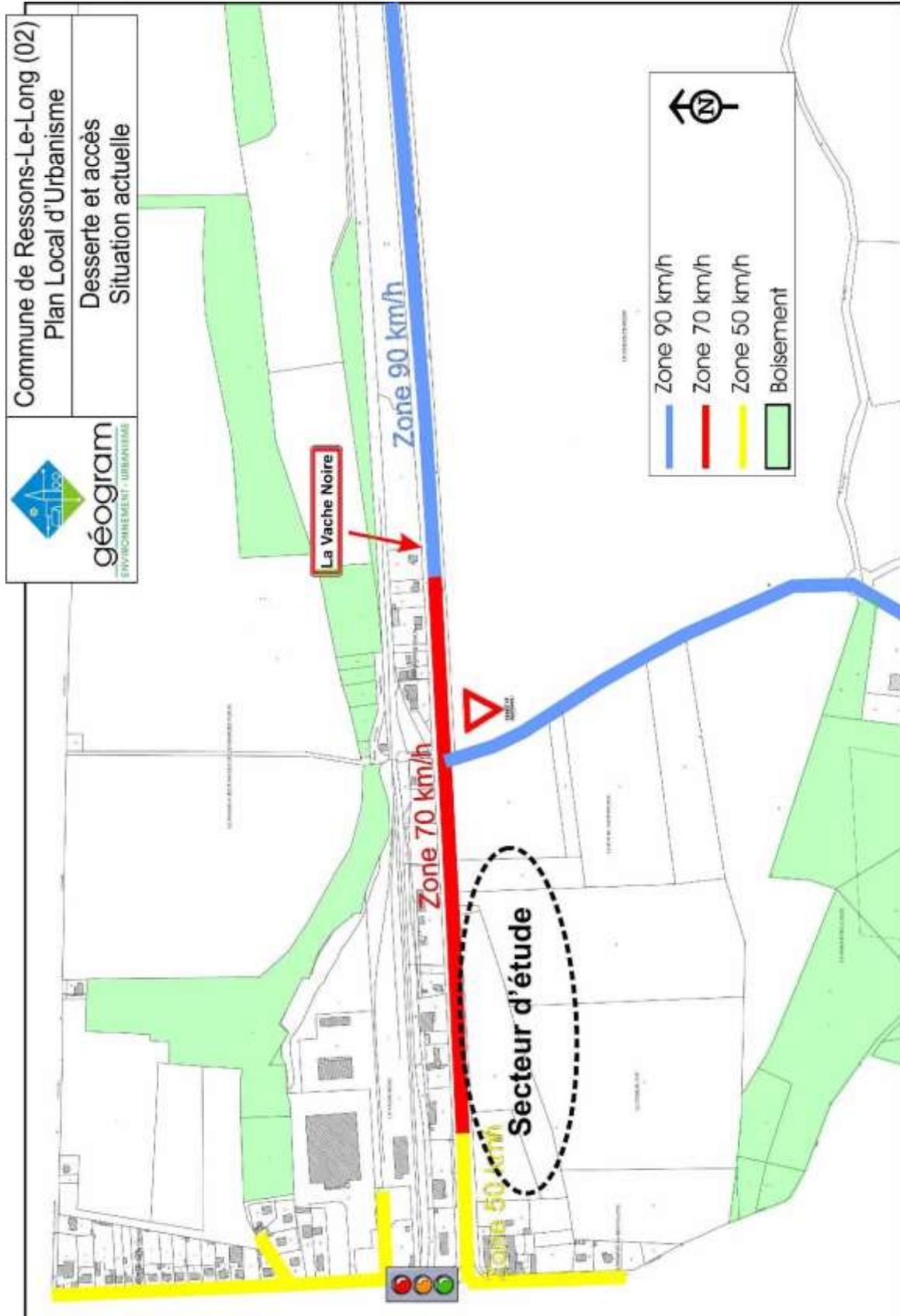
Les constructions situées au Nord de la RN bénéficient d'accès directs sur la voie. Ce n'est pas le cas des parcelles au Sud, dont l'accès se réalise par la RD 1160 d'un côté ou la Rue de Coevres de l'autre.

La vitesse est modérée en s'approchant du carrefour : elle passe de 90 à 70km/h, en entrant dans le hameau de la Vache Noire, puis à 50km/h à l'approche du feu tricolore.

Au niveau du feu, une voie d'attente est proposée aux automobilistes venant de Soissons et souhaitant se rendre dans Ressons. Cet espace permet aux différents véhicules d'attendre, au milieu de la voie, avant de couper la nationale lorsque le feu le permet. De même, les personnes venant de Compiègne peuvent rejoindre l'Avenue de la Gare, via un « tourne-à-gauche ». Dans les deux cas, la visibilité est bonne.

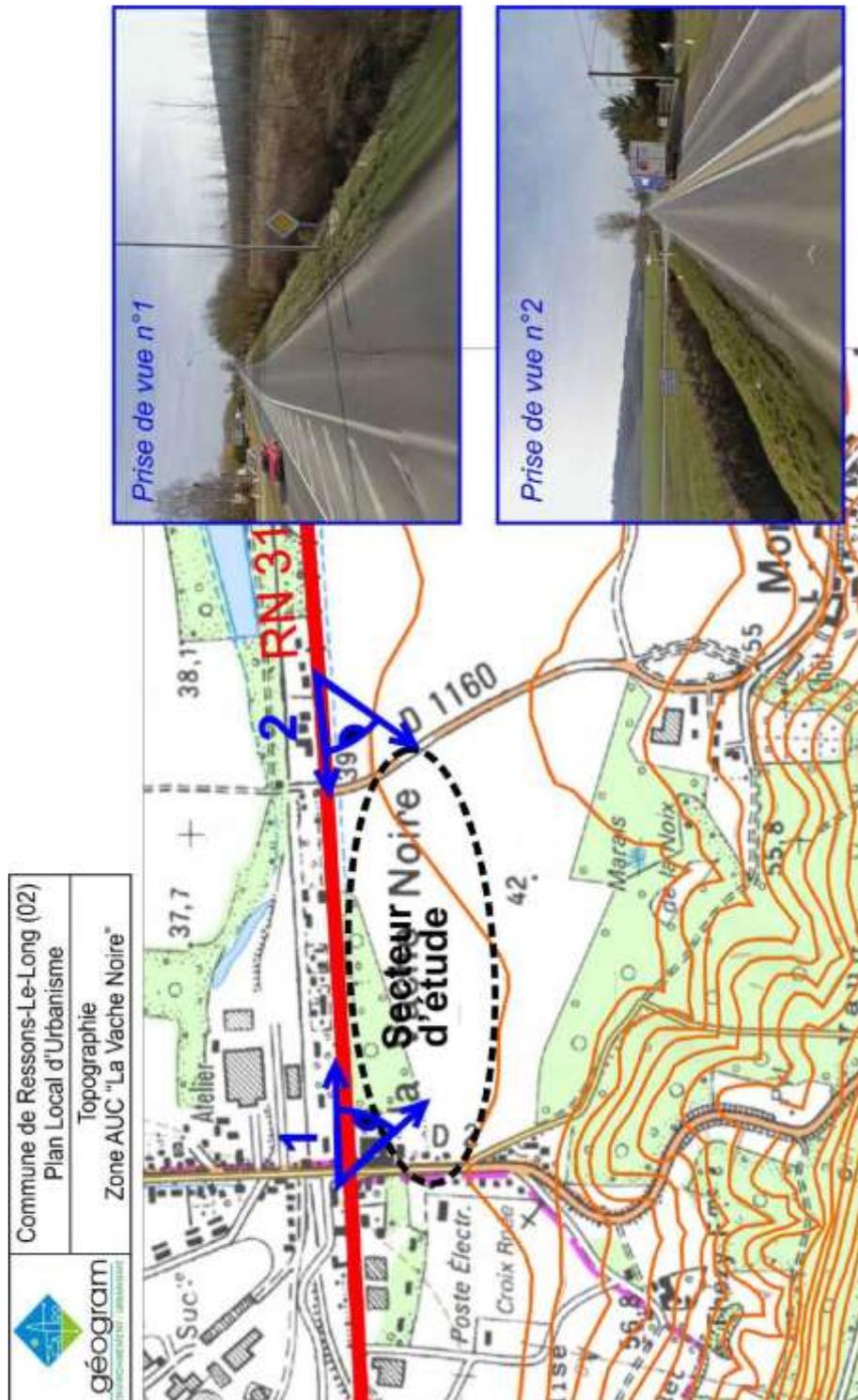
L'arrêté préfectoral du 12 décembre 2003 pris en application de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres a classé la RN 31 comme axe de circulation bruyant de type 2.

Pour la catégorie 2, le niveau sonore de référence L_{aeq} (tranche horaire 6 heures / 22 heures) est compris entre 76 et 81 décibels. La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de cette voie est de 250 mètres de part et d'autre de la voie.



D- Topographie de la zone d'étude

Le terrain en question est situé à une altitude comprise entre 39 et 42 mètres Ngf. La pente est très faiblement marquée à ce niveau. Le site est particulièrement visible depuis la nationale. La visibilité des automobilistes est bonne. L'absence de relief favorise les vues lointaines, et permet aux usagers de s'insérer sur la nationale en toute sécurité.



2] Perception de l'entrée de ville

Le site est perceptible en plusieurs lieux :

- ↪ en premier lieu : en empruntant la route nationale, en venant de Montigny-Lengrain,
- ↪ en deuxième lieu : en empruntant la route nationale, en venant d'Ambleny
- ↪ enfin : en empruntant la route départementale 1160, en venant de Ressons.

*Une approche par séquence est nécessaire
pour appréhender la dynamique de l'observateur.*

Ces trois niveaux de perception nous permettent d'identifier trois cheminements pour atteindre le site :

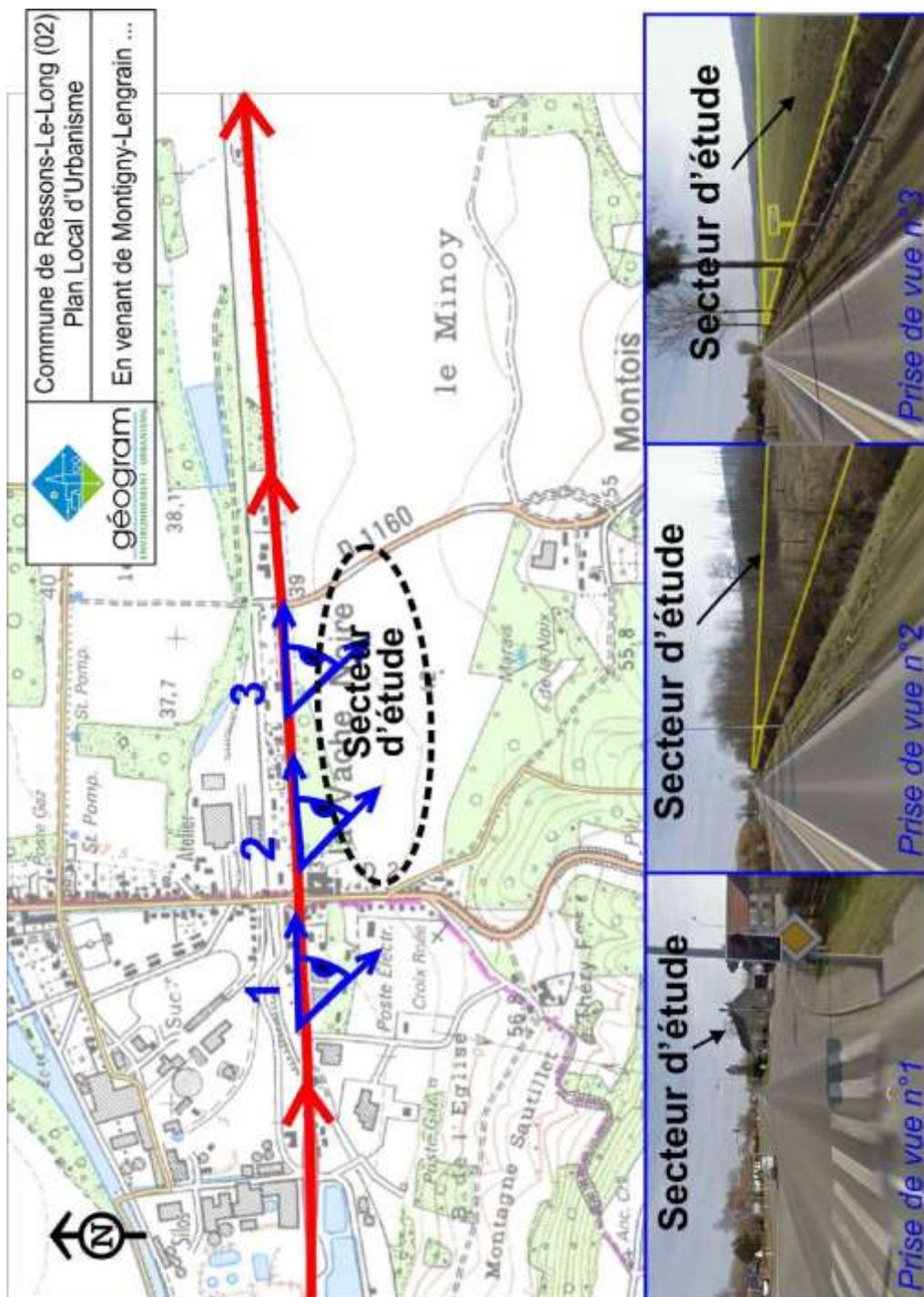
1^{ère} Séquence : en venant de Montigny ;

2^{ème} Séquence : en venant d'Ambleny ;

3^{ème} Séquence : en venant de Ressons.

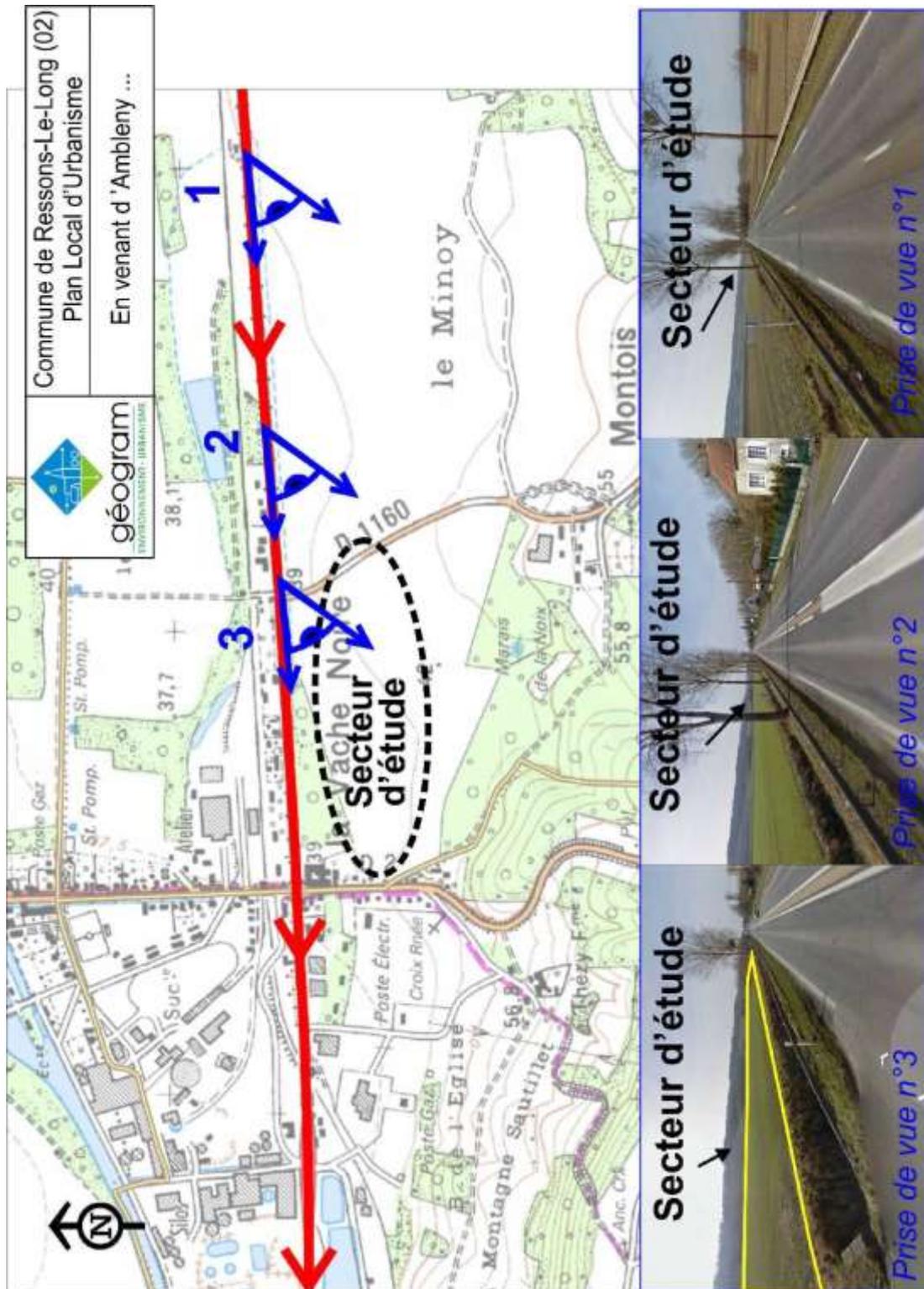
A - 1ère Séquence : en venant de Montigny

Au niveau du carrefour, les constructions masquent le site. Le site n'est visible qu'une fois passé les dernières maisons, après le feu tricolore. La zone d'activités est définie à l'arrière de ces habitations. Il s'agit actuellement de terres agricoles et d'une peupleraie. Cette végétation peu dense disparaîtra lors de l'aménagement, rendant tout projet immédiatement perceptible.



B - 2ème Séquence : en venant d'Ambleny

En empruntant la RN 31, en venant d'Ambleny, le site est fortement visible. Il s'agit actuellement de terres agricoles, mais un projet de construction prendrait de la hauteur et serait alors particulièrement perceptible.



C - 3ème Séquence : en venant de Ressons.

Le site est également visible, en sortant de Ressons, par la Rue du Marais Saint-Georges.

Une attention particulière devra être apportée sur les abords de la zone, afin de dessiner des transitions progressives entre les espaces agricoles et les zones bâties. Bien que situé « hors zone déjà urbanisée » au sens du L.111-1-4 du code de l'urbanisme, le site se situe dans la continuité de plusieurs constructions. La difficulté en terme de paysage sera de traiter les franges Est et Sud du projet.

3] Solutions opérationnelles proposées

Lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de Ressons-Le-Long, la municipalité a exprimé son souhait de requalifier l'entrée de commune. Traversée par la RN 31, elle souhaite profiter de sa situation pour favoriser le développement économique. La nationale traverse le territoire, au Nord, loin du centre - bourg ; elle n'apporte aucune gêne à la qualité de vie des habitants.

En conduisant cette étude, la municipalité souhaite :

A – Améliorer la sécurité aux abords de la RN 31 ;

B – Créer un effet vitrine favorable au développement commercial.

A – Améliorer la sécurité aux abords de la RN 31

La zone borde la Route Nationale 31 qui suit une forme très rectiligne. Les véhicules venant d'Ambleny traversent le hameau à une allure soutenue malgré la limitation de vitesse fixée à 70 km/heure.

Les usagers n'ont pas le sentiment d'être à l'approche d'un village à ce niveau. Des aménagements devront être réalisés pour affirmer l'approche de la zone bâtie, et faire ralentir les véhicules. Etendre l'urbanisation et réaliser des plantations d'accompagnement amélioreront ce sentiment.

Cette étude prévoit la création d'une desserte routière sécurisée pour desservir le terrain qui recevra le projet, et assurer la sécurité sur la traverse. Il est notamment prévu :

- la réalisation d'un accès par la RD1160. Cet accès est prévu en limite sud-est de la zone afin qu'il soit le plus éloigné possible du carrefour (100 mètres à partir de l'axe de la RN31).

En privilégiant l'accès par la RD 1160, cela facilitera l'aménagement de la zone par l'Est. Le secteur Ouest nécessitera sans doute la réalisation de fouilles archéologiques plus approfondies générant des délais de réalisation plus longs.

- l'aménagement d'un tourne-à-gauche, pour assurer la sécurité des usagers venant de Soissons et souhaitant se rendre dans la zone ;
- limiter la vitesse à 50km/h au lieu de 70km/h à partir du carrefour entre la RN et la RD 1160 ;
- la réalisation d'une voie de décélération, pour les véhicules venant de Compiègne.

B – Créer un effet vitrine favorable au développement commercial

Ressons compte déjà un tissu artisanal bien développé pour une commune de cette taille. La municipalité souhaiterait également le développement de structures à dominante commerciale, en cohérence avec ses objectifs de développement de l'urbanisation. Destinée à accueillir 250 habitants dans le cadre d'un projet d'éco-quartier, la municipalité souhaite élargir l'offre commerciale. La possibilité de développer des activités en bordure de la nationale semble pertinente pour profiter de l'effet vitrine défini, et déjà initié par la présence d'un tissu économique développé sur Ressons et Montigny.

Le trafic de la nationale représente un potentiel de clientèle considérable qui pourrait intéresser des entrepreneurs. De plus, requalifier l'entrée du village par les aménagements paysagers et sécuriser la desserte locale caractériseront positivement l'entrée de Ressons-le-Long, ce qui n'en sera que plus bénéfique à l'attractivité économique du site.

Cette étude s'est fixée comme objectif de prévoir une desserte sécurisée de la future zone d'activités située en entrée de ville et de fixer des mesures permettant d'intégrer au mieux les constructions nouvelles au sein de ce secteur, afin de lever l'inconstructibilité liée à l'amendement Dupont. Le programme de constructions proposé pourra s'implanter à moins de 75 mètres de l'axe de la RN, s'il respecte les dispositions évoquées dans le règlement.

Éléments de synthèse :
Représentation graphique des aménagements retenus

