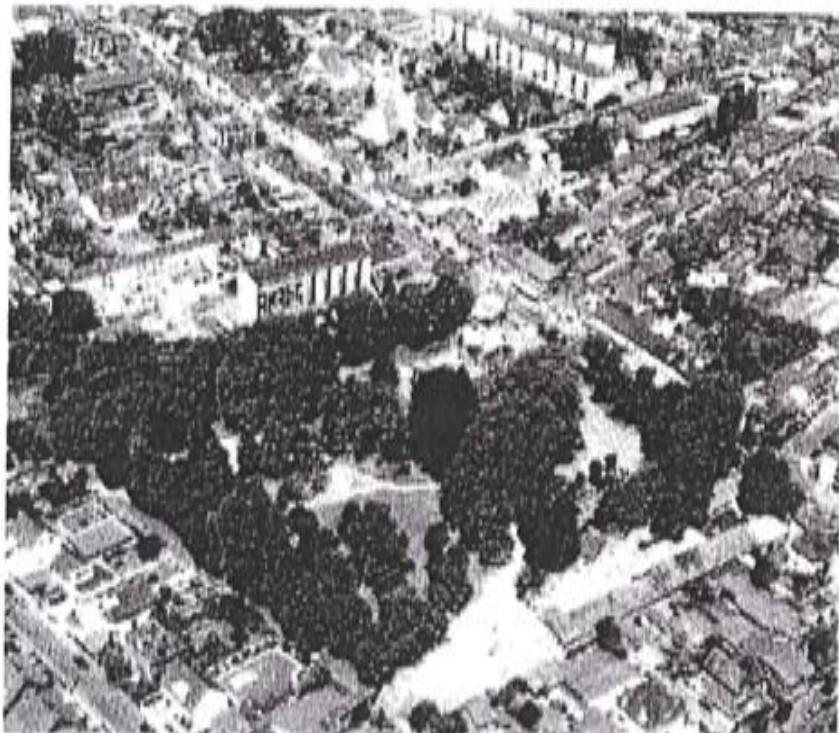


PLAN LOCAL D'URBANISME DE MARGNY-LES-COMPIEGNE



9970



ETUDE ENTREE DE VILLE

Date d'origine :
Septembre 2005

7 c

ARRET du Projet - Délibération municipale
du 8 novembre 2004

APPROBATION - Dossier annexé à la
délibération municipale du

ARRET du Projet - Délibération communautaire
du 9 novembre 2004

APPROBATION - Dossier annexé à la
délibération communautaire du

Urbanistes

Mandataire

ARVAL

SARL d'architecture

MATHIEU - PIEL - CARRAUD

11 Rue Lamartine - BP 20247 - 60802 CREPY en VALOIS

Téléphone: 03-44-94-72-00

Fax: 03-44-94-72-01

Equipe d'étude

B. Mathieu (Ing-Arch-Urb), N. Thimonier (Géog-Urb)

Conduite d'opération

DDE-AAT 23, rue Fournier Sarlovèze - BP 847 - 60208 COMPIEGNE cedex



Projet d'aménagement de l'entrée de ville : Margny-les-Compiègne RD935 et RN1031



Communauté de Communes de la Région de
Compiègne

HÔTEL DE VILLE

B.P. 10007 - 60321 COMPIÈGNE

Tél. 03.44.40.76.00 Fax. 03.44.40.25.90

Urbanistes : ARVAL

sarl d'architecture MATHIEU - PIEL - CARRAUD

11, rue Lamartine - BP 20247 - 60802 CREPY EN
VALOIS

Tél. 03.44.94.72.00 Fax. 03.44.94.72.01

NOTICE JUSTIFICATIVE

Projet d'aménagement de l'entrée de ville : Margny-les-Compiègne RD935 et RN1031

PRESENTATION

1.1 La commande : contexte et périmètre d'étude	p 3
1.2 Contraintes et données à prendre en compte	p 6
Schéma directeur 2010 et 2020	p 6
Plan local d'urbanisme	p 7
Servitudes	p 8

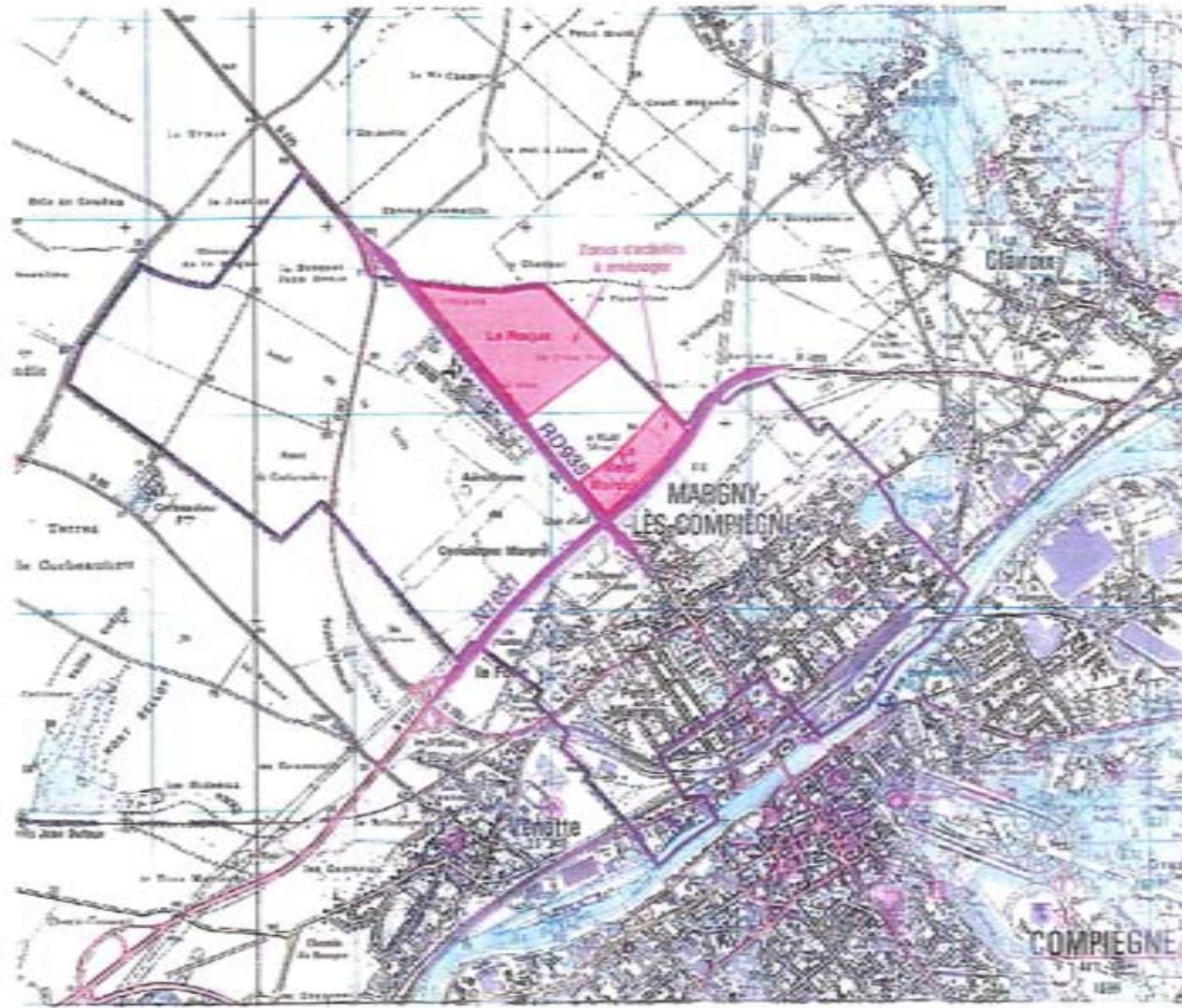
IDENTITÉ ET DIAGNOSTIC

2.1 A l'échelle du grand paysage	p 9
Grandes caractéristiques paysagères du territoire : 3 entités distinctes	p 9
Fonctionnement urbain : 3 grandes caractéristiques	p 10
2.2 A l'échelle du site	p 11
Perceptions extérieures : un secteur en vue excepté la RN1031, encaissée	p 11
Perceptions intérieures : de grandes échappées visuelles	p 12
Trames végétale et bâtie : un paysage en pleine mutation	p 13
2.3 Synthèse	p 16

PROPOSITIONS

3.1 Parti d'aménagement, qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages	p 17
3.2 Propositions de fonctionnement urbain : circulations, dessertes et sécurité	p 18
3.3 Aménagement de la RD935	p 19
3.4 Aménagement des talus de la RN1031	p 20
3.5 Synthèse des critères de qualité du projet au regard des dispositions de l'article L.111-1-4	p 21
Référence : palette végétale	p 22
Référence : photos de projets réalisés	p 23

1.1 La commande



Plan général de présentation
Source : Carte IGN - éch. 1:25000ème

La Communauté de Communes de la Région de Compiègne (CCRC) envisage la création de futures zones d'activités aux lieux-dits de la Roque et du Muid Marcel en entrée nord de la commune de Margny-les-Compiègne. De plus, la création d'un échangeur routier à l'intersection de la RD935 et de la RN1031 est prévu.

Ces projets s'inscrivent dans une réflexion élargie à l'échelle de l'agglomération Compiégnoise menée dans le cadre du nouveau schéma directeur.

L'enjeu est de développer une entrée de ville de qualité qui doit former une nouvelle limite de la communauté de communes.

Objet de l'étude :

La RD935 (la voie d'accès directe à ses secteurs) et la RN1031 (la rocade) sont classées routes à grande circulation.

Elles sont de ce fait soumises à l'**Amendement Dupont**.

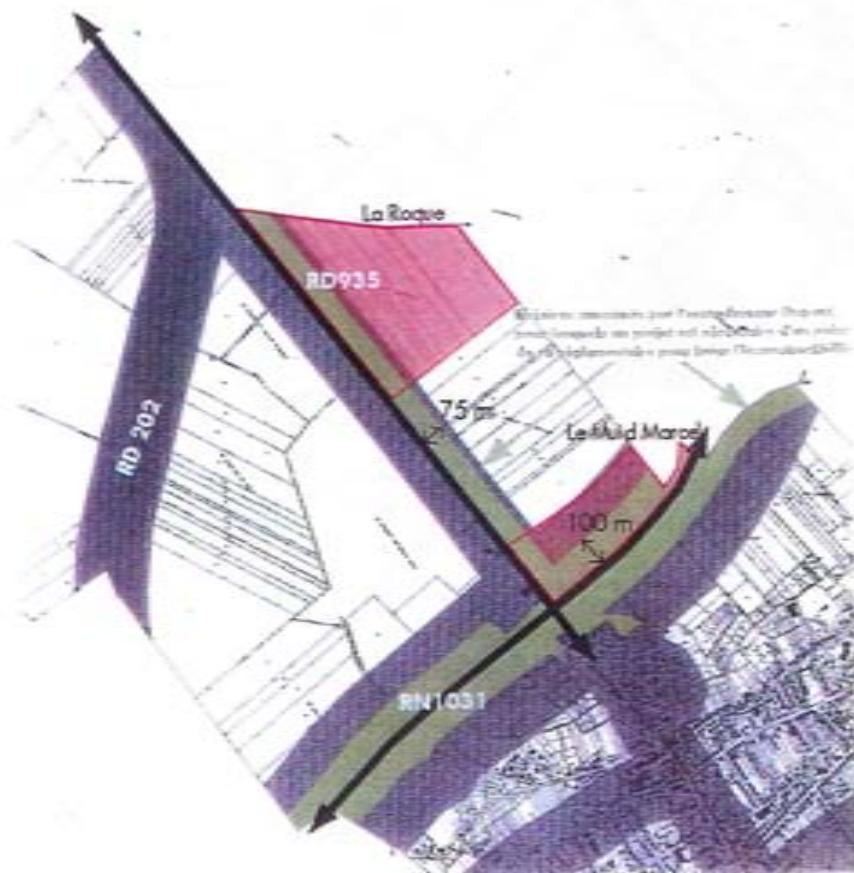
L'intérêt de l'Amendement Dupont est d'initier une démarche de projet urbain par le biais d'un urbanisme de qualité le long des voies routières importantes.

Cette article permet de développer une réflexion sur la base de 5 points fondamentaux : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, l'urbanisme et les paysages.

Cette notice a pour objet d'établir un diagnostic et de proposer un projet urbain mettant en œuvre les dispositions émises dans les cinq points ci-dessus.

Elle justifie l'inconstructibilité de part et d'autre de l'axe de la RD935 et de la RN1031 dans le cadre de la loi Bamer du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Cette notice est à joindre au rapport de présentation du plan local d'urbanisme actuellement en cours d'élaboration.



Périmètre d'étude
Source : ARVAL

Rappel du champ d'application de l'amendement Dupont

L'application de l'article L. 111.1.4 du Code de l'urbanisme, entrée en vigueur le 1er Janvier 1997, gèle la constructibilité des secteurs en question sur une bande de 75 mètres de part et d'autre de la RD935 et de 100 mètres de part et d'autre de la RN1031.

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. Cette interdiction 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

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes.

Cette contrainte peut être levée lorsque des moyens réglementaires et opérationnels sont avancés pour garantir un développement de qualité :

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le plan d'occupation des sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et de paysages.

Périmètre d'étude

Afin de concevoir un projet urbain cohérent, ce document propose une réflexion globale d'aménagement portant sur la RD202, RD 935, RN 1031 et les secteurs La Roque et Muid Marcel et, conformément au cahier des charges de l'étude, une réflexion détaillée sur l'aménagement de la RD 935 en entrée de Margny et sur la végétalisation des talus de la RN 1031 au contact du secteur Muid Marcel.

Occupation du sol



PRESENTATION

1.2 Contraintes et données à prendre en compte

Le Schéma Directeur de la Communauté de Communes de la Région de Compiègne vient de faire l'objet d'une révision approuvée le 23 mai 2000.

Concernant Margny-les-Compiègne, les principes généraux d'aménagement suivants ont été retenus :

- conforter le centre-ville de Compiègne-Margny-les-Compiègne en le prolongeant sur la rive droite de l'Oise et en renforçant son caractère commercial.
- faciliter les liaisons entre la rive droite et la rive gauche de l'Oise par la création d'un nouveau pont urbain (pont du «Port à Bateaux»), entre Compiègne et la centralité rive droite de l'agglomération (Margny/Venette). Ce pont sera prolongé par une nouvelle voie de desserte du quartier de la Prairie.

- pourir à l'urbanisation les plateaux de Margny-les-Compiègne en-deçà de la rocade nord pour l'accueil d'activités économiques à dominante PME/PMI et artisanat en rapport également avec la création du nouvel échangeur RN1031/RD935. Cette urbanisation est projetée entre 2010 et 2020. Une nouvelle voie serait également créée pour relier la RD935 à la RN32 au giratoire de Clairoix puis ensuite vers la

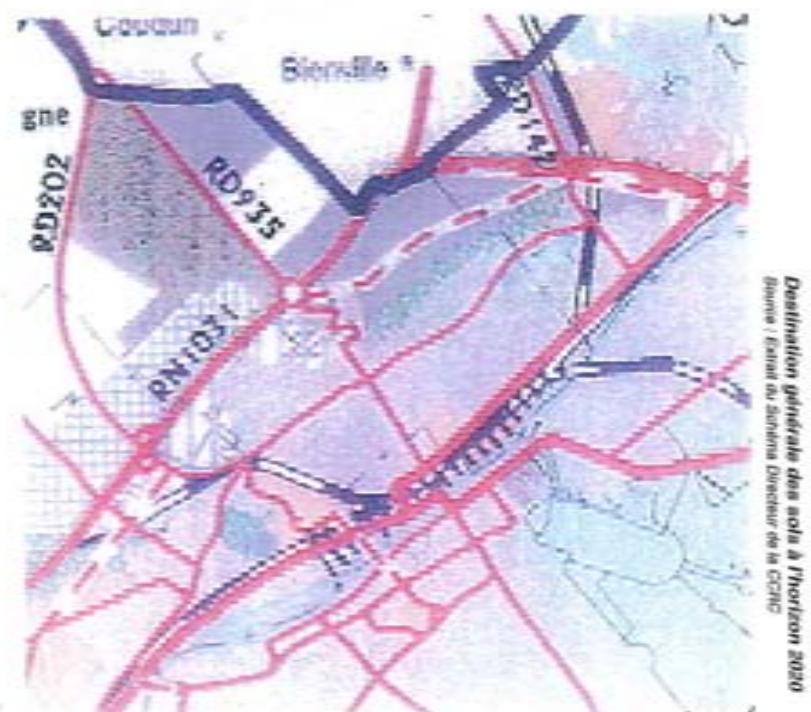
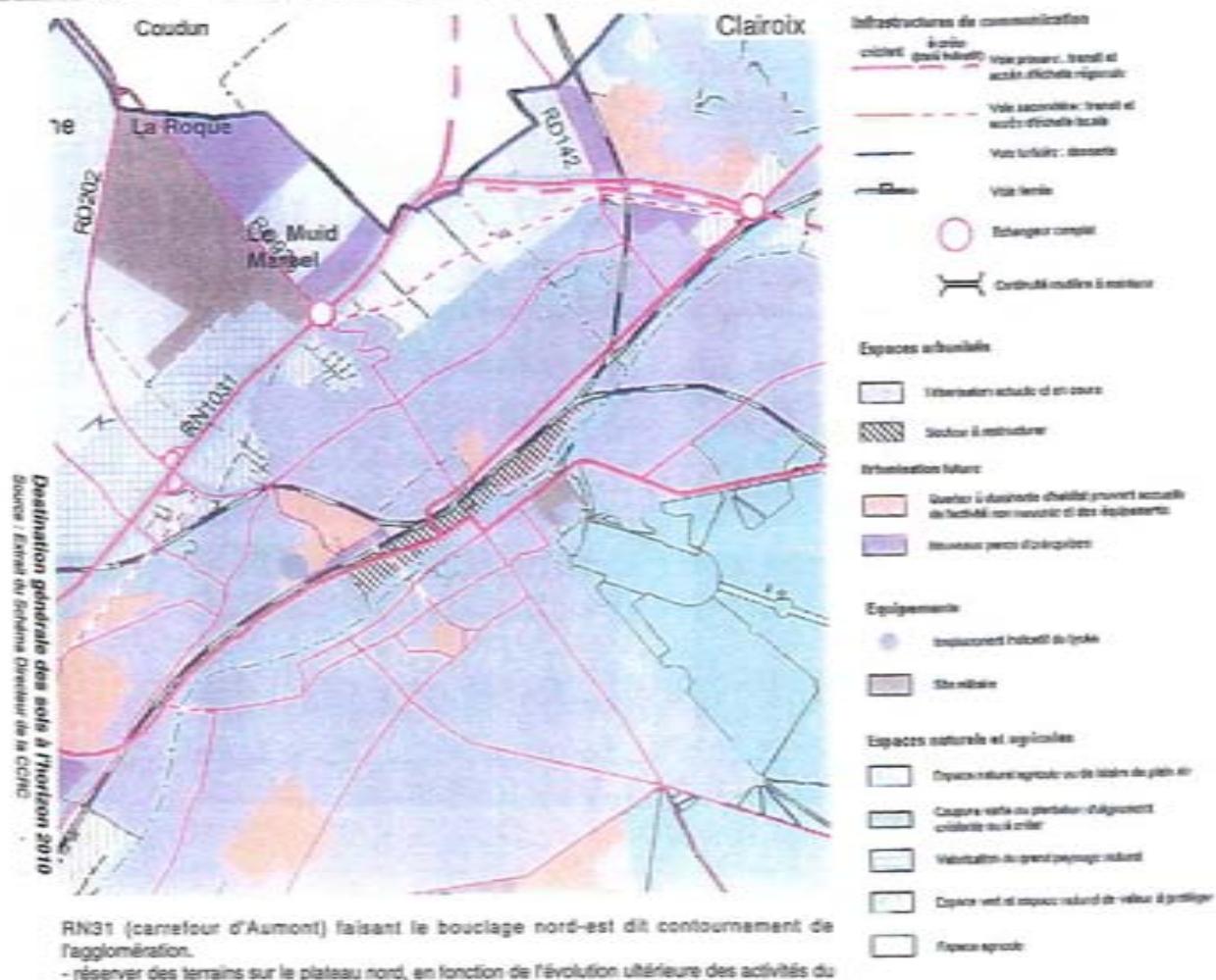


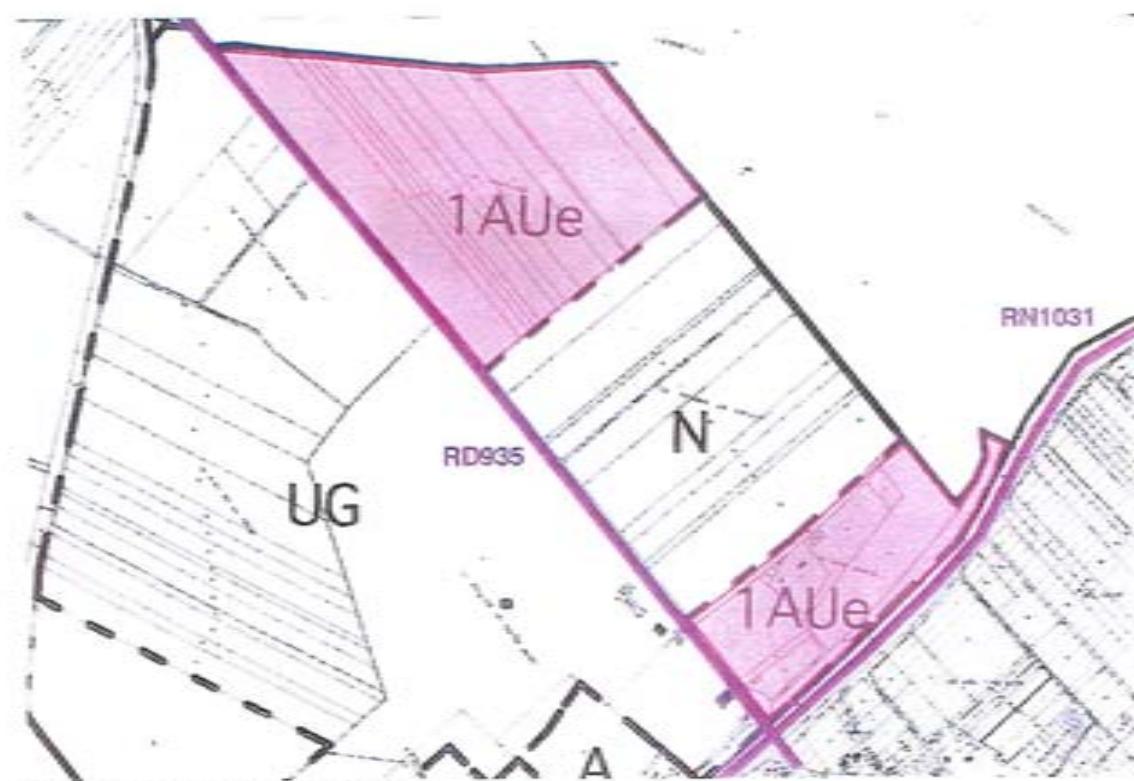
Schéma Directeur



RN31 (carrefour d'Aumont) faisant le bouclage nord-est dit contournement de l'agglomération.

- réservé des terrains sur le plateau nord, en fonction de l'évolution ultérieure des activités du 6ème Régiment d'hélicoptère, pour aménager un nouveau parc d'activités à proximité de l'échangeur RD935/RN1031.
- restructurer le secteur des rives de l'Oise compris entre l'avenue Raymond Poincaré et l'Oise.
- renforcer l'agglomération centrale afin d'éviter le mitage des espaces naturels.

Il est en outre proposé par le SCOT, le développement du réseau de pistes cyclables en ville, l'organisation d'une maile verte dans l'agglomération (coteau pour Margny) et une mise en valeur des entrées d'agglomération, l'aménagement d'un espace de sports, de loisirs et de plein air au dessus de la Cité des Cheminots à Margny pour répondre au manque des espaces verts de proximité sur la commune et sur celle de Venette.



Le plan local d'urbanisme, actuellement en cours d'élaboration, classe les sites de La Roque et du Muid Marcel en zone 1AU : zones à urbaniser. Entre les deux, un secteur est réservé naturel (N), correspondant à l'aire de dégagement des avions et des hélicoptères. La rive sud de la RD935 est déjà urbanisée (UG) par la présence de la base militaire du 6ème RCH et de l'aérodrome civile. A terme, le départ de la base militaire permettrait d'étendre les zones d'activités. L'ensemble de ces sites est desservi par la RD935.

PRESENTATION

Servitudes

CONTRAINTE DE CONSTRUCTIBILITE DUES A
L'AERODROME DE MARGNY-LES-COMPIEGNE

Révision du Schéma Directeur de la Région de Compiègne

Défense de l'Altitude

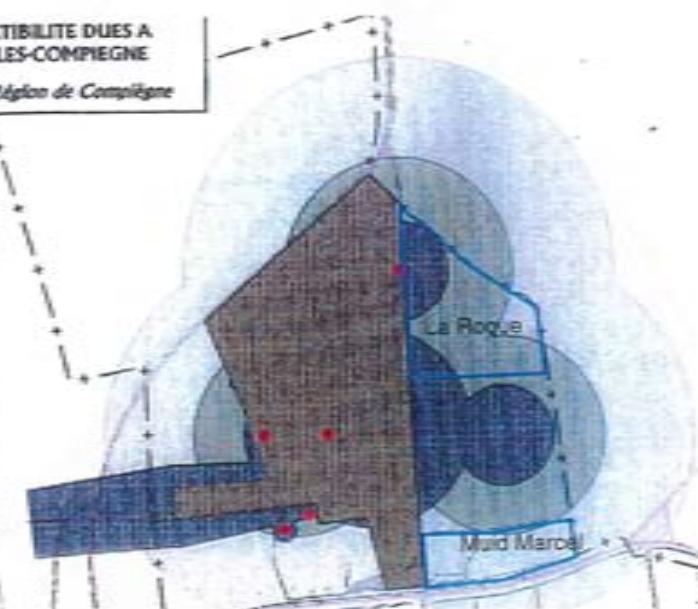
Implantation des logements

Zone Inconstructible

Construction autorisée entre 0m et 10m de hauteur

Construction autorisée entre 0m et 15m de hauteur

Hauteur de déclivité : 10% NCF



SERVITUDES AERONAUTIQUES EN PROJET
DE L'AERODROME DE MARGNY-LES-COMPIEGNE
Révision du Schéma Directeur de la Région de Compiègne

L'aire d'étude est concernée par les servitudes suivantes :

Circulation aérienne, contraintes aéronautiques

Sur le secteur d'étude, les servitudes aéronautiques se traduisent par une limitation de la hauteur des constructions, voir même par une inconstructibilité. Les hauteurs des constructions autorisées sur le site du Muid Marcel ne pourront excéder 15 m au dessus de la cote 96 NGF. Celles du site de la Roque ne pourront excéder 8 m au dessus de la cote 96 NGF.

Nuisances acoustiques

Les nuisances sonores dues aux activités aéronautiques semblent exclure l'implantation de logements mais semblent en revanche compatibles avec l'aménagement de zones d'activités.

Les nuisances acoustiques liées à la présence des RN1031 et RD935 et 202 existent respectivement sur des bandes de 250, 100 et 100m de part et d'autre des axes des chaussées.

Passage de lignes électriques

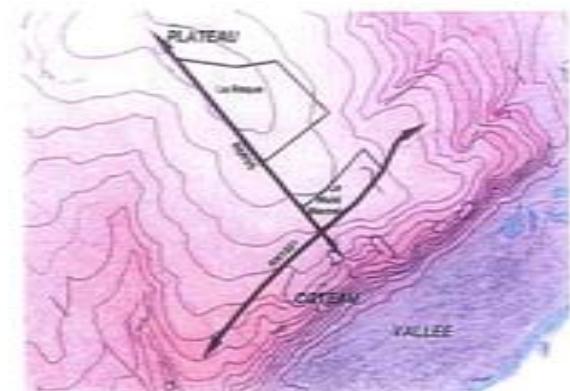
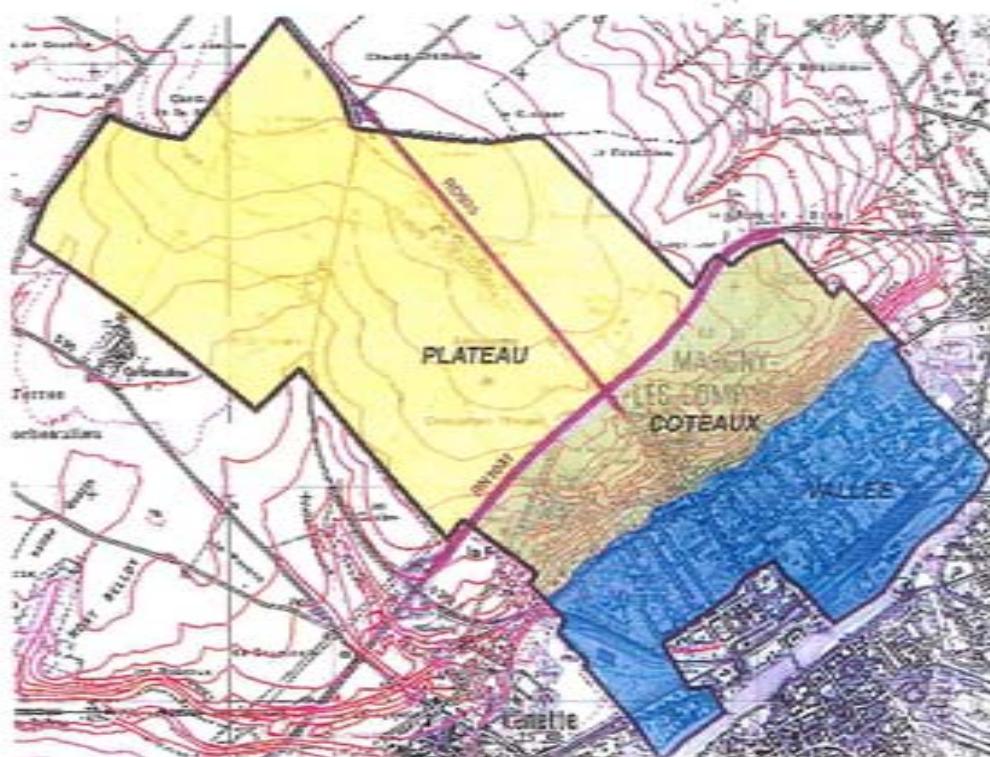
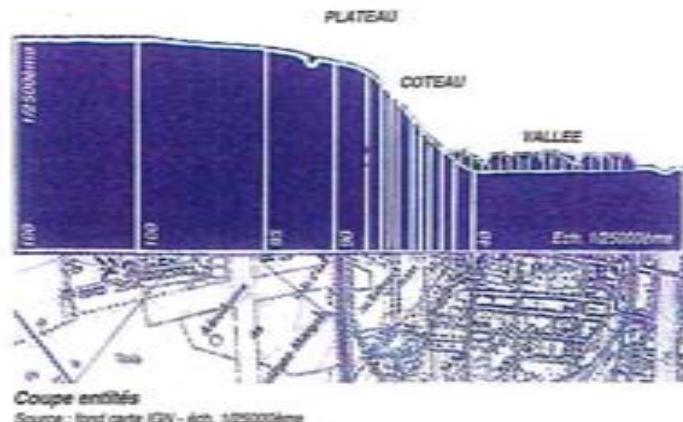
Trois grandes lignes aériennes à haute tension traversent le territoire communal : la ligne 225 KV (Compiègne-Morin), la ligne 63 KV (Compiègne-dérivation Peupleraie Longueil) et la ligne 63KV (Compiègne-Morin).

Emissions radio-électriques

(cf carte ci-dessous)



2.1 A l'échelle du grand paysage



Le territoire de Margny-les-Compiègne s'étend sur près de 675 ha, sur la rive nord de l'Oise. Trois entités paysagères se distinguent sur l'ensemble de cette commune : le plateau, les coteaux et la vallée.



La frange sud du plateau (Nord de la commune)

Cette entité se caractérise par un relief tabulaire, une occupation du sol principalement agricole et ainsi des espaces très ouverts permettant de longues perspectives. Depuis cette frange sud, les vues sont animées par un ensemble de buttes (Mont Gannelon, Huette...) et de bois (Plaisance, Coubrière, Le Bocquet...) marquant la fin des coteaux. Cette entité comprend le secteur d'étude.



Les coteaux

Sur la commune de Margny, cette entité est marquée par un talus prononcé (environ 45 m de dénivellation). Cette morphologie s'explique par l'effet de creusement de l'Oise et par une structure géologique d'anticlinal prononcé. Aujourd'hui, l'occupation du sol de l'entité se partage entre secteur urbanisé, espace agricole et zone boisée. De nombreuses correspondances visuelles existent entre les coteaux, les rives de l'Oise et la forêt de Compiègne. Cette entité marque fortement la limite entre vallée et plateau.



La vallée

Le relief de cette entité présente des amplitudes d'une quinzaine de mètres. À l'entrée est de la ville, l'Oise et l'Aisne se rencontrent embrassés par les boisements du mont Gannelon et la forêt de Compiègne. Puis les rives de l'Oise s'urbanisent. La ville s'organise perpendiculairement au fleuve, ce qui permet de nombreuses perspectives sur le début du plateau.

ENJEUX

Préserver les grandes caractéristiques paysagères de l'entité concernée : respecter l'échelle du territoire, l'horizontalité et l'ouverture dominantes.

3 grandes caractéristiques :

- de nouvelles infrastructures pour des axes historiques

L'actuelle RD935, RN31 et RN32 sont des axes très anciens, présents sur la carte de Cassini et datant certainement de l'antiquité (voies romaines). Ils relient Compiègne à Amiens, Beauvais et Reims en se rencontrant à Margny. Ainsi cette commune possède une caractéristique ancienne de "croisée de chemins" et de lieu d'échanges. Si le tracé de la RN1031 ne reprend pas un itinéraire historique, celui de la RD935 est originel. Sur la commune de Margny, ce dernier est "volontaire" sur le plateau, franchit les coteaux en sinuant et reprend son tracé rectiligne jusqu'à Compiègne.

- de nombreuses entrées de ville

La commune de Margny est accessible depuis de nombreux points : depuis l'intersection de la D202 et la N1031, celle de la D202 et la D935 et bientôt par le futur échangeur depuis l'intersection de la N1031 et D935.

- le secteur d'étude au delà de la limite urbaine

La rocade contient actuellement l'urbanisation au sud. Le secteur d'étude s'étend donc au delà de la limite urbaine, au début du plateau Picard. Ce plateau possède quelques éléments bâtis liés pour la plupart aux activités de l'aérodrome et de la base militaire créant un effet de mitage de l'espace agricole.

ENJEUX

Mettre en valeur l'axe historique : D935, hiérarchiser les entrées de ville et rendre l'espace lisible,



2.2 A l'échelle du site

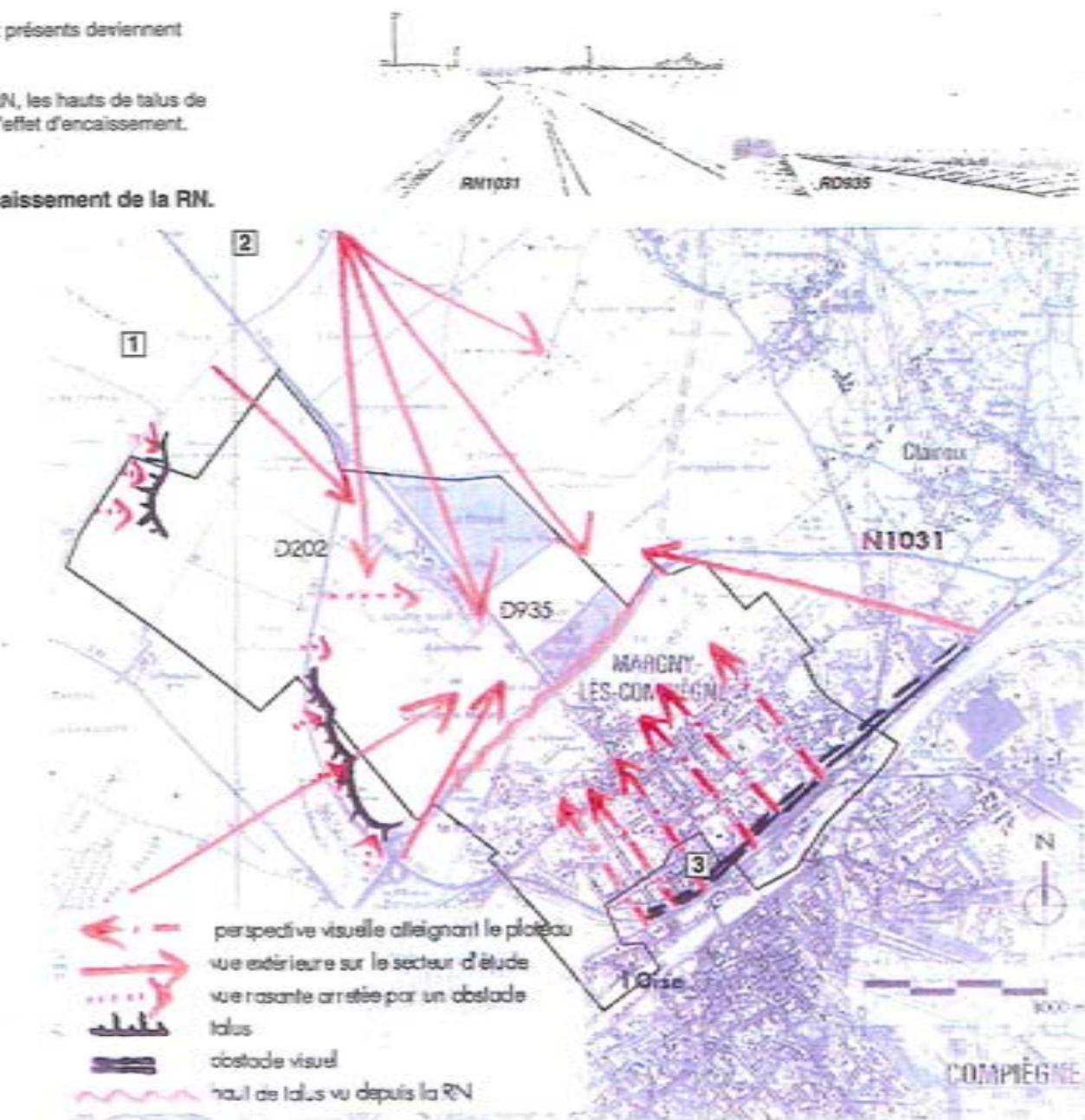
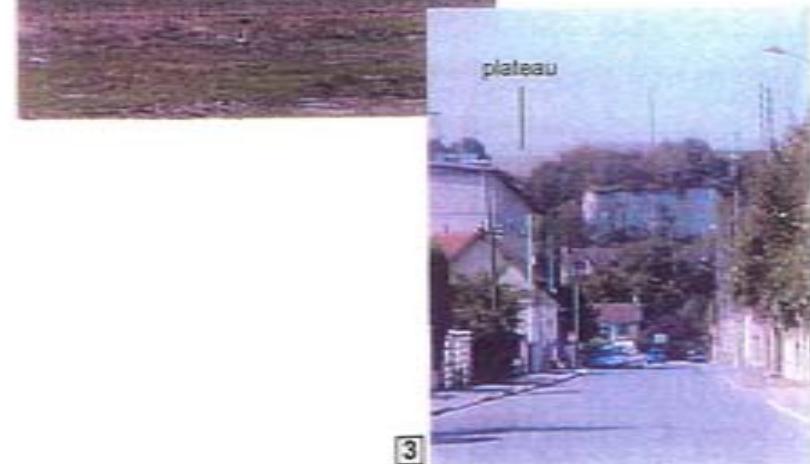
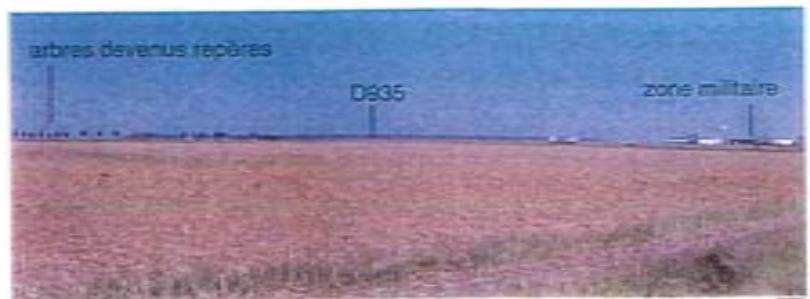
Un secteur très en vue excepté la RN 1031, encaissée

Situé en crête, le secteur d'étude est très visible. Les quelques éléments verticaux présents deviennent repères dans un espace où l'horizontalité domine.

La RN 1031 est peu visible du fait de son encaissement. En revanche, depuis la RN, les hauts de talus de l'infrastructure sont très sensibles, ils peuvent accentuer ou au contraire atténuer l'effet d'encaissement.

ENJEUX

Réaliser un aménagement s'intégrant dans le site et limitant l'encaissement de la RN.



De grandes échappées visuelles

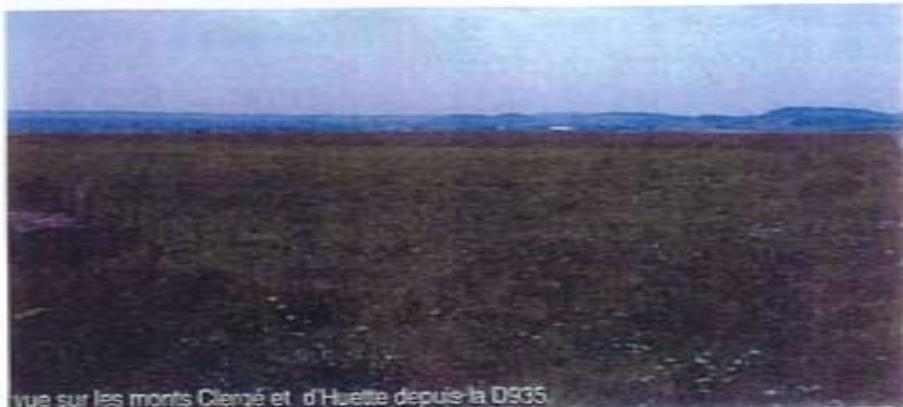
Les caractéristiques morphologiques et l'occupation du sol (agricole et aérodrome) permettent de grandes perspectives sud-ouest/nord-est. Ces échappées visuelles possèdent des arrières plans à l'est et à l'ouest : les buttes et bois. Le paysage est très pittoresque.

En revanche au nord, l'absence d'arrière plan renvoie le regard à l'horizon et provoque à la fois un sentiment d'égarement et de liberté.

Les quelques obstacles visuels construits bloquent certaines de ces grandes perspectives.

ENJEUX

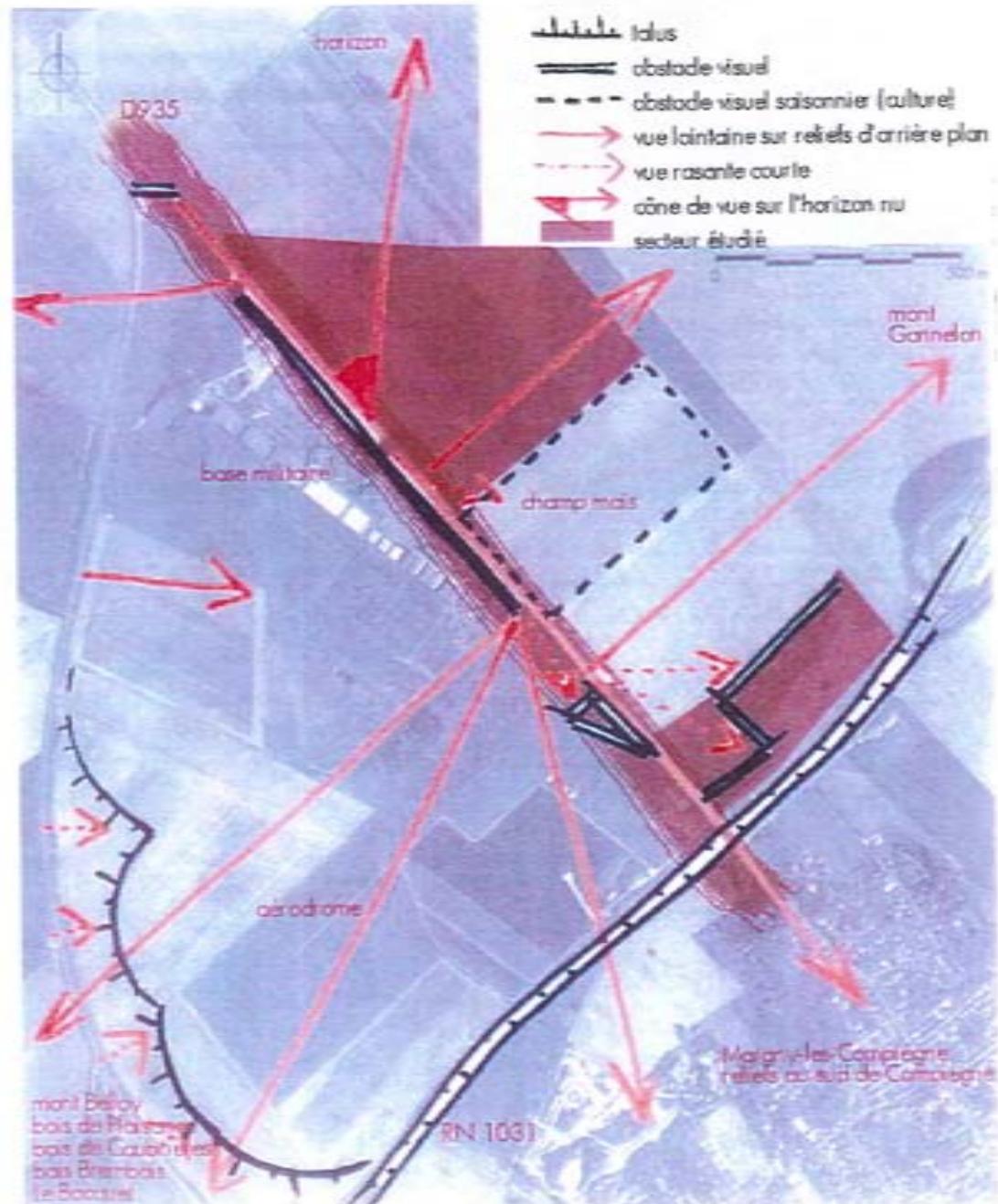
Préserver de grandes échappées visuelles.



vue sur les monts Clergé et d'Huette depuis la D935



vue sur le mont Ganneton depuis la base



Un paysage en pleine mutation

La trame végétale est constituée principalement de végétaux de grandes cultures (maïs, blé, betterave). De grands boisements se distinguent en arrière plan mais, sur le secteur d'étude les arbres sont rares. Quelques alignements interrompus soulignent l'intersection de la RD935 et RD202 ainsi que la zone militaire (peupliers, érables...). Enfin, quelques arbres isolés accompagnent maladroitement un bâti désorganisé. Ainsi, la trame végétale semble plutôt signaler les éléments disgracieux plutôt que d'aider à leurs intégrations.

Le plateau agricole subit de nombreuses intrusions, des constructions n'appartenant à aucun projet d'aménagement global du secteur. Il en résulte une détérioration des caractéristiques paysagères propres au plateau agricole et une crise d'identité du site.

Par ailleurs, de nombreux projets sont à l'étude : échange routier entre D935 et N1031, création de zones d'activités, valorisation du patrimoine végétal : cf schéma directeur p6

Ainsi, le secteur est en pleine mutation.

ENJEUX

Définir un véritable projet urbain global, redéfinir l'identité du site sans renier ses caractéristiques paysagères et agricoles, choisir des trames végétale et bâtie aidant à l'intégration des éléments disgracieux.



1



2



3

points noirs paysagers.



IDENTITE ET DIAGNOSTIC

Un paysage en pleine mutation

De Margny-les-Compiègne par la RD935 à la RD202



Séquence 1

Source : ARVAL

Légère montée de la RD935 avec de part et d'autre l'aérodrome civil (à gauche) et la zone d'activité de Muid Marcel à aménager (à droite) au point d'altitude approximative de 90 mètres.

La RD935 vers Margny-les-Compiègne



Séquence 4

Source : ARVAL

La RD935 au point haut du plateau avec la clôture de la base militaire, les terres cultivées et vue dégagée sur la forêt de Compiègne en arrière plan.



Séquence 2

Source : ARVAL

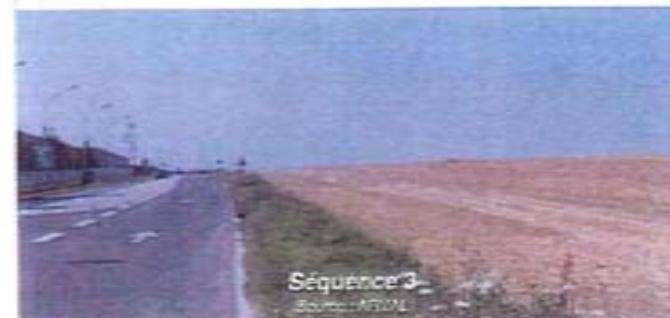
Perspective de la RD935 avec aire de dégagement des avions et des hélicoptères et aperçu au loin sur la gauche, la base militaire.



Séquence 5

Source : ARVAL

Continuité de la base militaire par une clôture végétalisée et des terres agricoles avec aperçu au loin sur les hangars de l'aérodrome civil (sur la gauche).



Séquence 3

Source : ARVAL

Prolongement le long de la RD935 de la base militaire avec en vis à vis l'espace de La Roque cultivé, future zone d'activités au point d'altitude 100.



Séquence 6

Légère pente jusqu'au pont, enjambant la RN1031, au point d'altitude 89 mètres. Vue sur les terres cultivées suivies par l'espace occupé de Muid Marcel et sur les hangars de l'aérodrome civil.

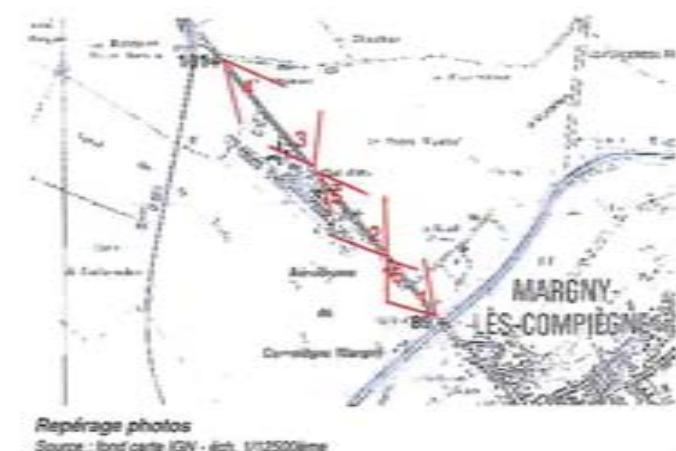
Trames végétale et bâtie

Depuis la RD 935, faisant l'objet principal de cette étude, le 'chaos' du paysage décrit précédemment est très perceptible (cf photos ci-contre) du fait de l'absence d'espace tampon entre la chaussée et les espaces privés.

La linéarité de l'axe ainsi que sa longueur (près de 1,7 km depuis la RN 1031 jusqu'à la RD202) créent une perspective monumentale à l'échelle du paysage de plateau. Cette caractéristique est à la fois très intéressante d'un point de vue paysager et à la fois problématique d'un point de vue sécuritaire (encourageant les grandes vitesses).

ENJEUX :

Aménager un espace tampon permettant d'atténuer l'impact des éléments disgracieux, souligner la caractéristique monumentale de la route tout en assurant la sécurité des usagers.



Un paysage en pleine mutation

Vue depuis la RD935



Séquence 1
Source : ARIJAL

De Clairoix vers le pont de la RD935



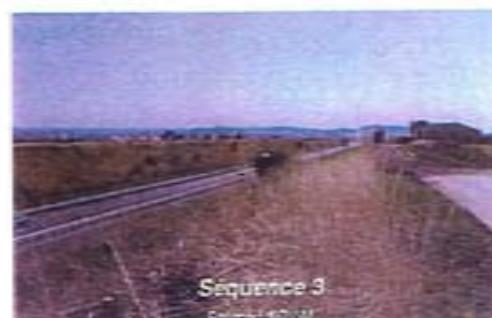
Séquence 4
Source : ARIJAL



Séquence 2
Source : ARIJAL



Séquence 5
Source : ARIJAL



Séquence 3
Source : ARIJAL



Séquence 6
Source : ARIJAL

Carrefour entre RN1031 et RD202



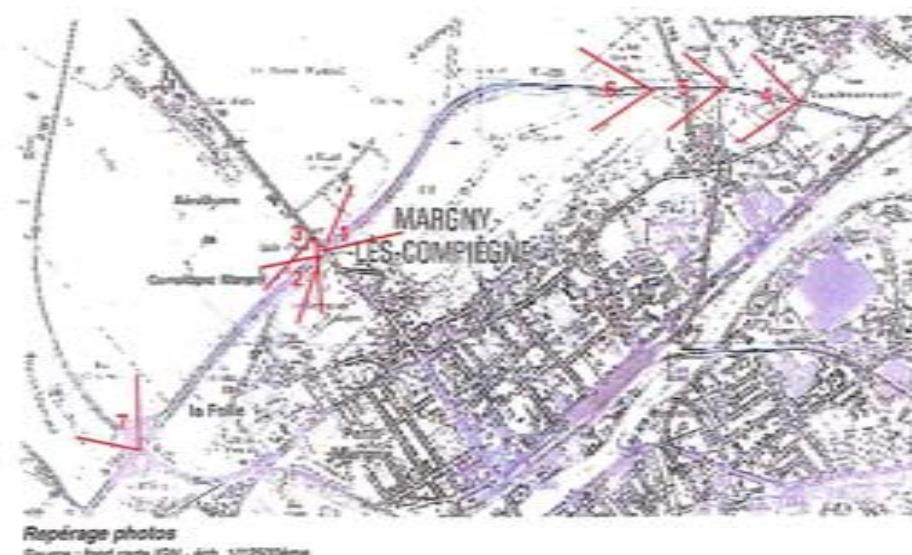
Séquence 7
Source : ARIJAL

Depuis la RN1031, les arrière-plans constitués des monts boisés sont perceptibles et ces derniers offrent au regard un paysage pittoresque.

En revanche, les talus uniquement enherbés n'aident pas les usagers à comprendre le paysage qu'ils traversent (entrée de ville, zone périurbaine etc...) et renforce le sentiment d'encaissement.

ENJEUX:

Valoriser les vues sur les arrières plans,
aménager les talus dans un souci de lisibilité et d'atténuation de
l'encaissement,
ne pas construire les crêtes de talus.



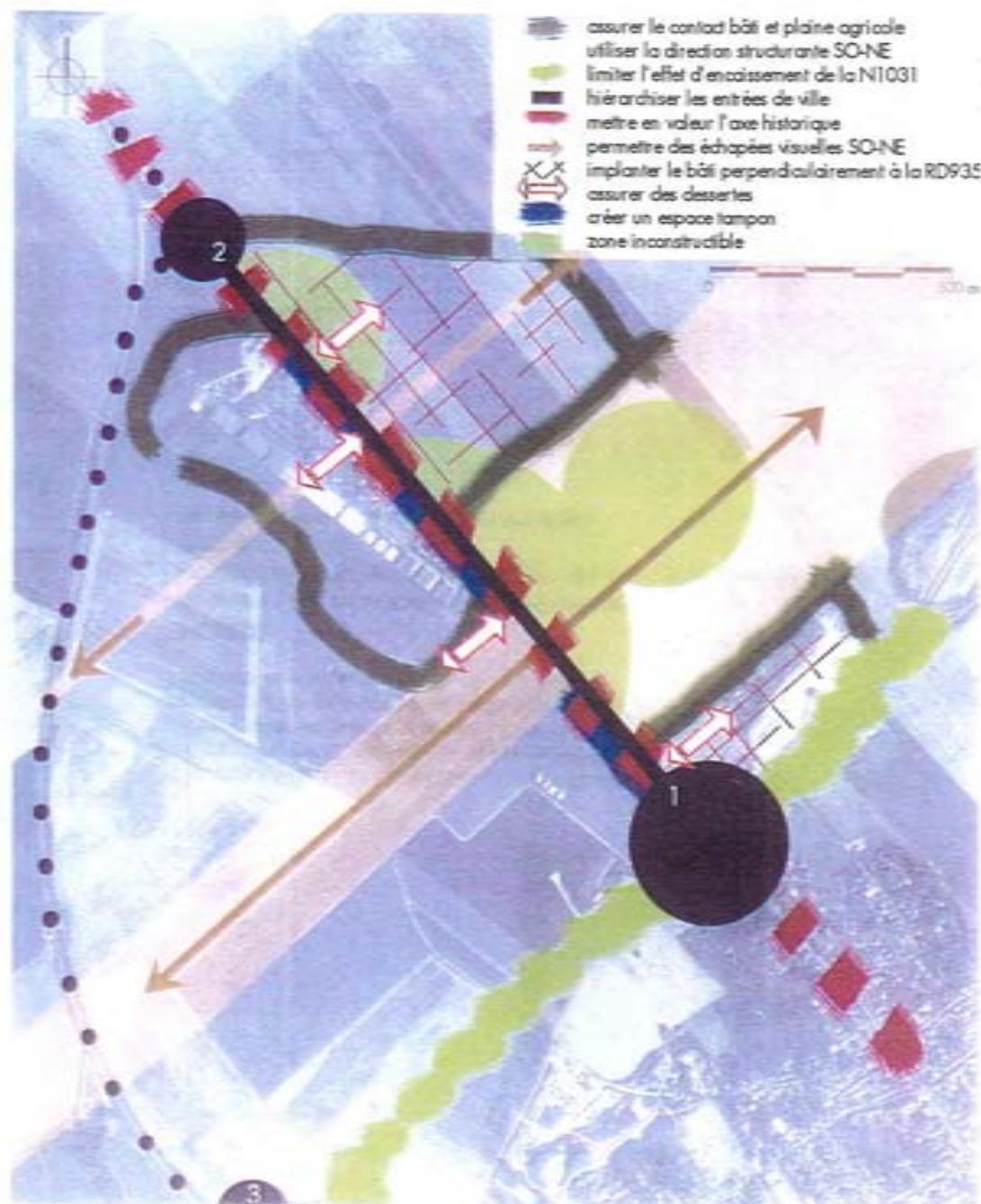
Repérage photos
Source : fond carte IGN - éch. 1/12500ème

2.3 Synthèse

L'identité du territoire communal situé au Nord de la rocade est en évolution, il devient porte d'entrée d'agglomération.

L'aménagement des axes concernés par l'amendement Dupont, l'implantation de zones d'activités et le déménagement à terme de la base militaire doivent participer à une démarche globale de requalification de la zone.

L'aménagement de ce territoire nord de Margny-les-Compiègne doit s'inscrire dans un paysage de plateau très ouvert. Il doit signifier une entrée de ville tout en intégrant les caractères rural et historique du site. Il doit aider à la lisibilité de l'espace depuis les axes et les points d'échanges routiers. Enfin, il doit donner une image forte et de qualité.



3.1 Parti d'aménagement, qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

Le projet se structure autour de grands axes :

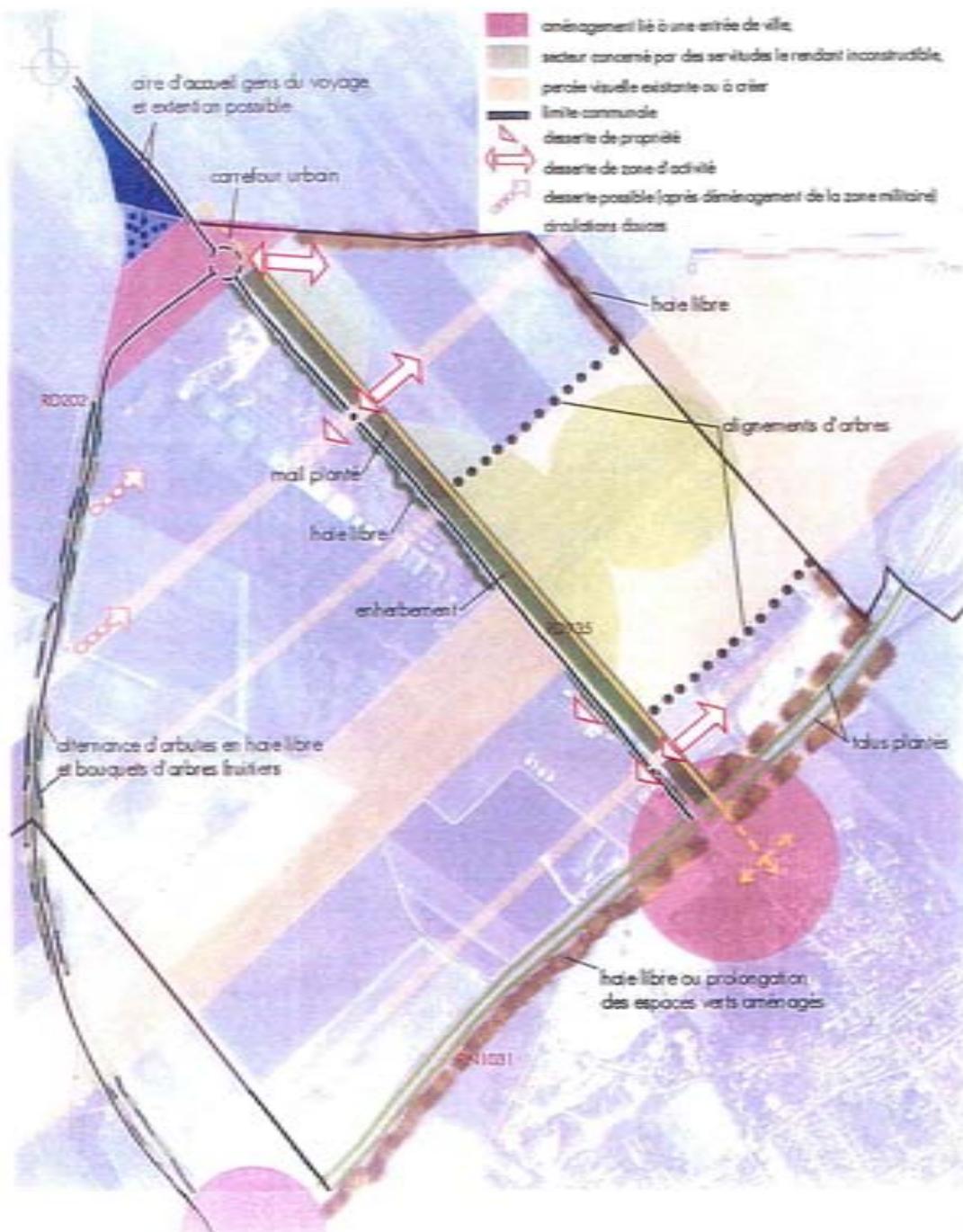
- la RD935, axe historique, entrée de ville et d'agglomération, au tracé rectiligne et "infini".
- l'aire de dégagement de l'aérodrome, perpendiculaire à la RD935, offrant de grandes échappées visuelles sur les arrière-plans pittoresques.

Il propose d'organiser un urbanisme aéré, à l'échelle du paysage monumental du plateau et de réaliser un aménagement lisible et fort.

La trame végétale souligne les deux directions structurantes avec des murs et alignements d'arbres. Elle met en place des espaces tampons (haies libres, plutôt lâches) entre secteurs urbanisés et espace agricole, entre bâtis disgracieux et RD935, et enfin en crête de talus, au contact de la RN1031.

Elle permet de longues échappées visuelles sud-ouest/hord-est. Elle rappelle, par ses choix de végétaux, le caractère rural du site (arbres fruitiers et arbustes de haies vermaculaires).

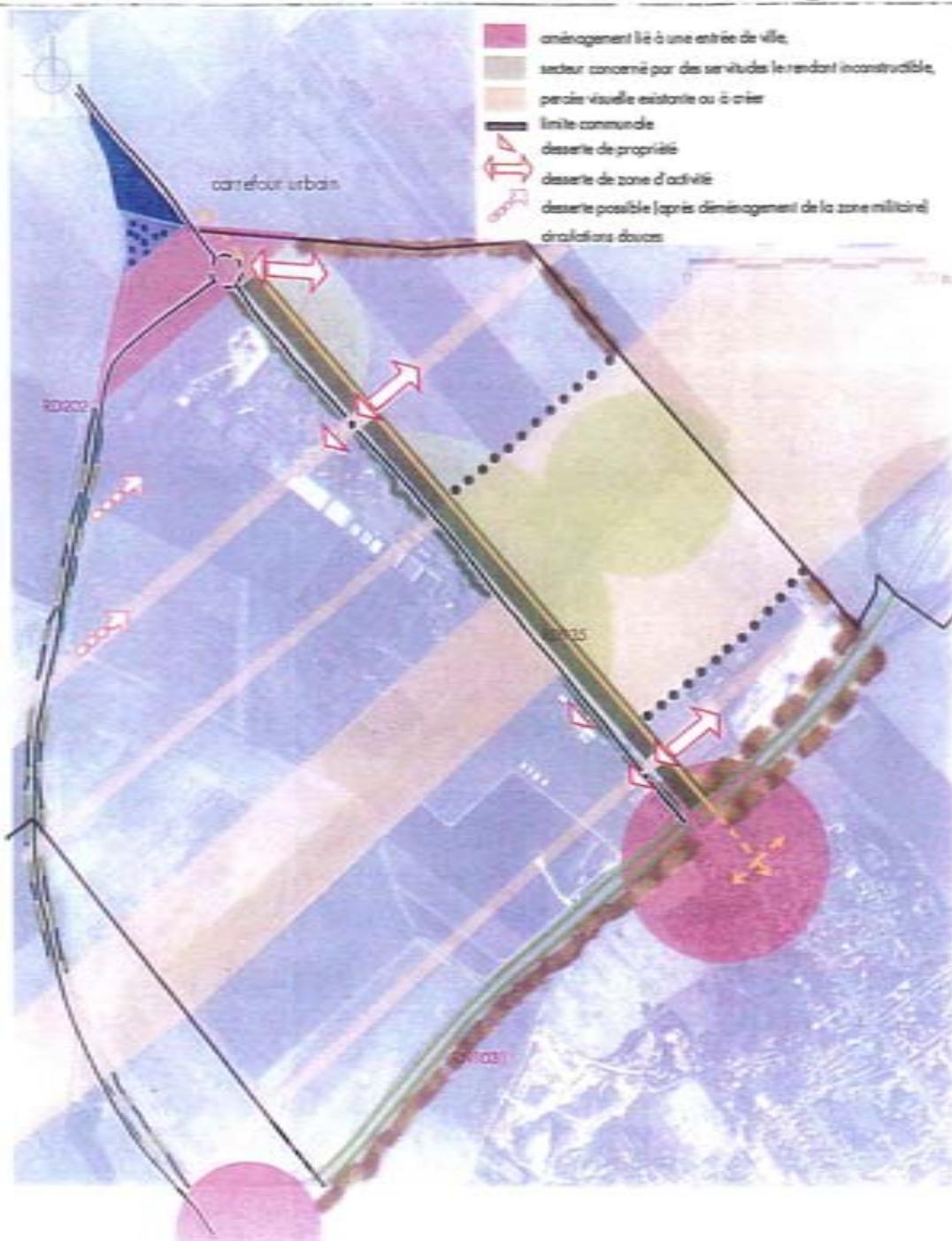
La trame bâtie reprend les deux directions structurantes du projet. Elle s'inspire de l'horizontalité dominante du site et propose des constructions basses, dont l'implantation privilégie la notion d'espace.



3.2 Propositions de fonctionnement urbain, circulations, dessertes et sécurité

PRINCIPES :

- hiérarchiser les entrées de ville (1-le futur échangeur RN1031/RD935, 2-un carrefour urbain à l'intersection des RD202 et 935, 3-l'échangeur existant RN1031/RD202).
- mettre en place des principes simples et sécuritaires de desserte des futures zones d'activités et propriétés existantes,
- attribuer des espaces distincts aux différents usagers (voitures, cycles et piétons), prévoir à l'avenir une continuité des circulations douces afin de créer un véritable réseau entre Compiègne, Margny, Venette, Clairoix et Coudun,
- éviter de surdimensionner les voies afin de limiter la vitesse des usagers.



3.3 Aménagement de la RD935

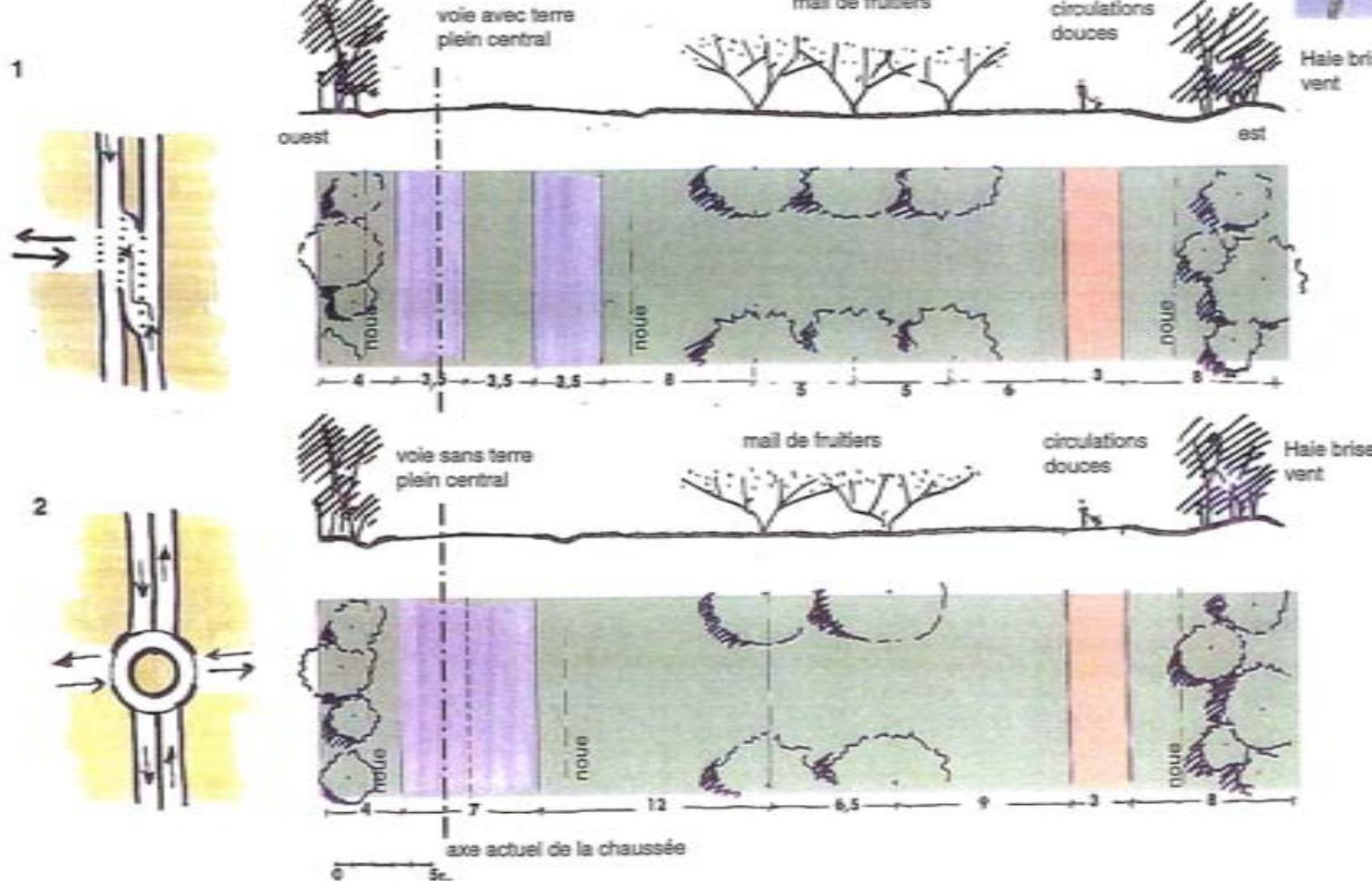
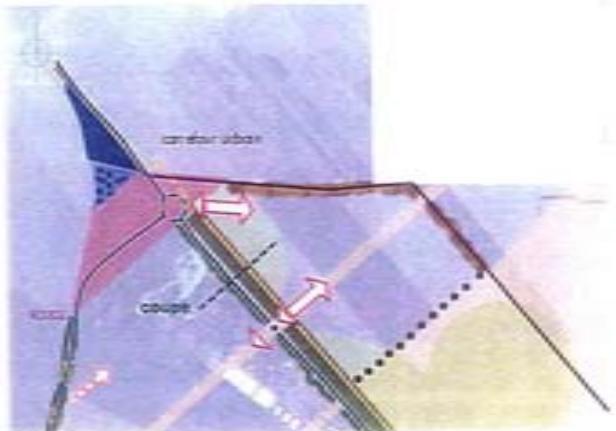
Les deux profils proposés ici mettent en application les principes énoncés ci-avant.

Ils proposent deux modes de dessertes possibles :

- 1- le premier est doté d'un terre plein central sur tout le linéaire de la route, devenant ponctuellement "toume à gauche"
- 2- le second conserve le profil actuel de la voie et concentre les dessertes au niveau de carrefours urbains.

L'accottement concerné par l'amendement Dupont (coté est) réserve 35 à 40 m d'espace planté ayant pour rôle :

- d'agrémenter le paysage,
- d'isoler le secteur construit des nuisances routières,
- de limiter l'impact des zones d'activités sur le paysage de la RD935.



3.4 Aménagement des talus de la RN1031

La RN1031 traverse des paysages variés. Les usagers de cette route, en situation encaissée, ne peuvent les apprécier. C'est pourquoi, la végétalisation des talus peut, en prolongeant les paysages nord et sud, donner à lire le territoire aux usagers. A l'ouest de la RD935, les talus de la RN1031 pourront prolonger la végétation des futures espaces verts (zones de loisirs de plein air au schéma directeur p6). A l'est de la RD935, ils pourront signifier la présence des futures zones d'activités et paysage de coteaux en arborant des alignements d'essences fruitières.

La végétalisation des talus de la RN doit respecter des principes simples permettant de limiter l'effet d'encaissement perçu par les usagers. Ces principes se traduisent par :

- une limitation de la hauteur des arbres tiges et des cépées à 15 m maximum,
- une diminution de la hauteur des plantations, plus leurs implantations sont hautes dans le talus,
- un retrait de l'urbanisation de 5 m minimum par rapport à la crête du talus, ainsi que la plantation d'une haie, dont la hauteur des sujets diminue à l'approche du talus.

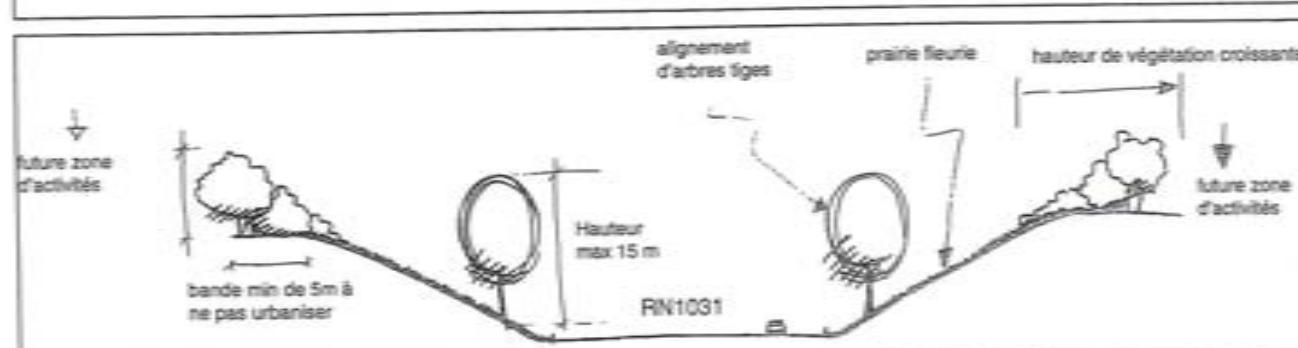
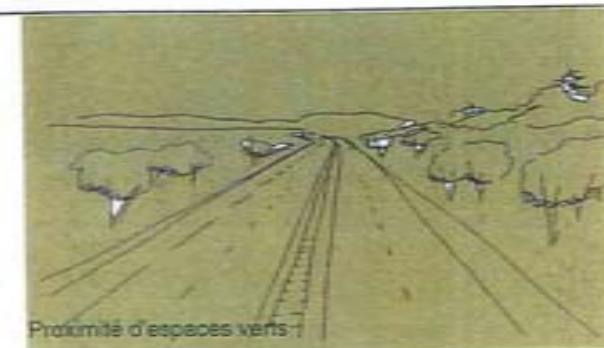
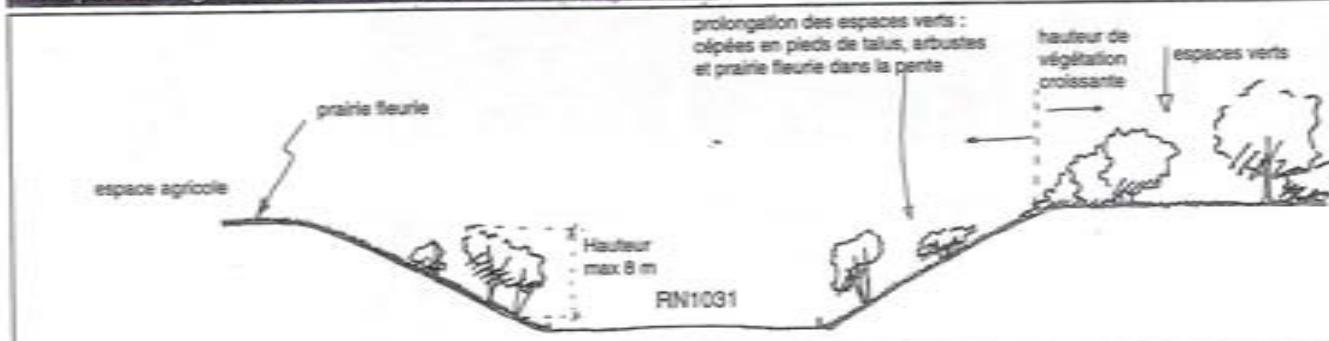
De manière générale, la végétalisation des talus ne doit pas envahir la chaussée (plantation à minimum 5 m de la chaussée). Ainsi les choix des essences et des distances de plantations doivent être appropriés.

Exemples de végétalisations : la végétalisation des talus signifie aux usagers les espaces qu'ils traversent.

Etat existant



Principes de végétalisation des talus à l'ouest de la RD 935



* Principes de végétalisation des talus à l'est de la RD 935

PROPOSITIONS

Synthèse des critères de qualité

BN 1031 La régulation des zones doit permettre aux usagers de passer sur les passages qu'ils traversent et également de limiter l'effet d'incarcérement.
Sur les zones à traverser, un rond-point, placé en tête, de 5 m minimum des consultations per rapport à la taille du tableau est préconisé.

Le projet se structure autour de deux grands axes :

- la RD 905, axe historique, entouré de rive et d'agglomération, au bout recouvrant le tronc,
- la RD 905, axe périurbain, qui débute dans les zones de l'urbanisme.

Les consultations publiques dans les zones de l'urbanisme sont donc renforcées par rapport à la RD 905, alors que celles dans les zones d'habitat sont assurées par des espaces temporaires conçus pour les usagers.
Les implications de l'aménagement sont également réduites au minimum, tout en respectant les critères LALU, RALU et RALU-Rampe au-delà de 25 m de la chaussée.

BN 1032 Les zones de stationnement doivent comporter au moins un abri pour 4 places. Elles doivent satisfaire l'AUT2 du PUL.

5) La qualité architecturale
Les constructions doivent posséder un caractère architectural, tant en volumes, la nature des matériaux, avec un aspect comparable à une œuvre d'art.

BN 1033 Les matériaux rappellent de préférence l'ambiance naturel. Elles sont limitées à deux fois sur une même construction. La brique pur est interdit. Les ensembles dépassant de l'acrotère ou de l'égout du bord sont interdits.

BN 985 Les couleurs rappellent de préférence l'ambiance naturel. Elles sont limitées à deux fois sur une même construction. La couleur de la région. L'ensemble des toitures doit être cohérent avec le parti architectural relatif pour les constructions.

BN 986 Les ouvertures doivent satisfaire l'autorisation AUT2 du PUL.

BN 1034 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 987 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 988 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 989 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 990 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 991 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 992 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 993 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 994 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 995 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 996 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 997 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 998 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

BN 999 Les ouvertures doivent permettre une simple et rapide mise en harmonie afin de ne pas perturber les usages tout à coup.

Arbustes et arbres pour hales (arbres et brise)

Tous les végétaux recommandés doivent être plantés à 12 m

Arbres et arbustes pour talus

Arbres en dégée :

Acer pseudoplatanus
Acer campestris
Sorbus torminalis
Prunus serrulata

Arbres :

Prunus serrulata
Acer campestris
Acer pseudoplatanus
Arbres en dégée :

Sambucus nigra
Crataegus monogyna
Crataegus monogyna
Cornus sibirica
Ligustrum sinense
Cornus mas
Cornus sanguinea
Viburnum lantana

Arbustes :

Prunus spinosa
Rhamnus frangula
Crataegus monogyna
Cornus sibirica
Ligustrum sinense

Arbres pour talus

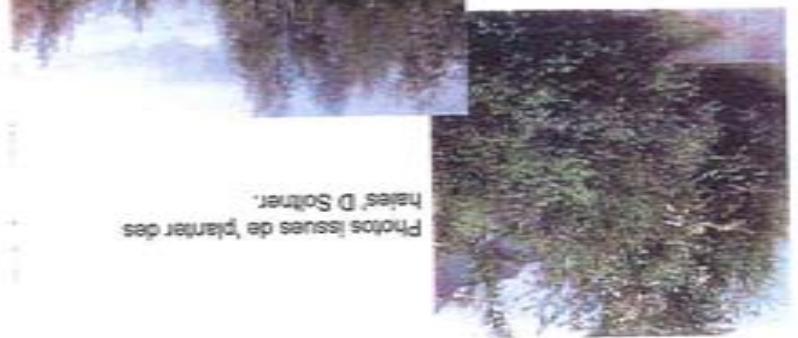
Arbres pour alignements

Acer campestris
Acer buergerianum

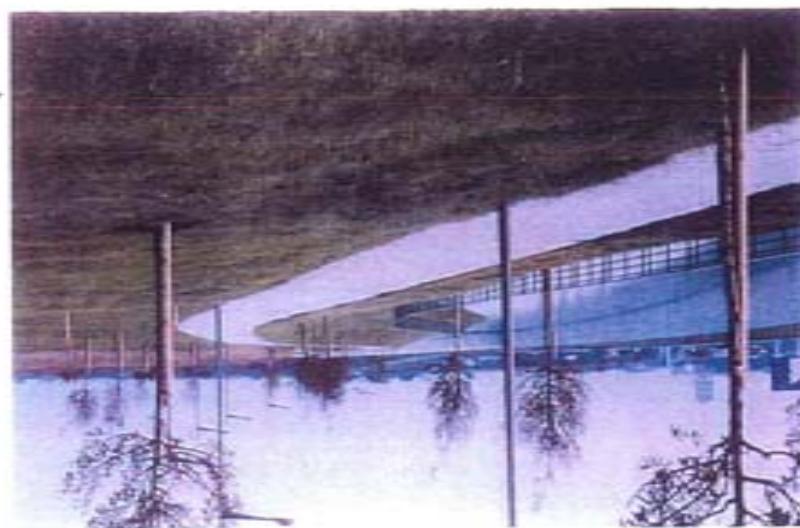
Arbres pour mal

En dégée :
Malus 'Evereste'
Malus 'John Domine'
Prunus 'Prides'
Prunus 'Semiretusa'
Prunus 'Serrulata'
Prunus 'Serrulata'

En ligne :
Malus 'Evereste'
Malus 'Golden Hornet'
Prunus 'Serrulata'



Photos références de projets réalisés



Zone d'activités du Haut Villy
Communauté de Communes du Beauvaisis (60)
BE ARVILL - Crepy-en-Valois (60)



Parc d'activités "Les Bois de la Chogue"
SEDA Districe de Saint Quentin (02)
BE ARVILL - Crepy-en-Valois (60)

REFERENCE ZAC



Dossier approuvé par
de votations
- 29/06/07 du Conseil
Municipal
- 06/07/07 du Conseil
d'Agglomération

Dossier de modification n° 1
approuvé par délibération :
- 25/03/08 du Conseil
Municipal
- 11/04/08 du Conseil
d'Agglomération

Dossier de modification n° 2
approuvé par délibération
- 02/04/10 du Conseil
Municipal
08/04/10 du Conseil
d'Agglomération

Dossier de révision simplifiée
ex-site du secteur 6ème RHC
- 22/06/10 avis du Conseil
Municipal
09/07/10 du Conseil
d'Agglomération

Le Vice-Président

MARGNY-LES-COMPIEGNE

Révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme
« Pôle de développement des Hauts de Margny »
Secteur ex-site du 6^{ème} RHC



APPROBATION

Vu pour être annexé à la
délibération du conseil
d'agglomération
du ... 09 juillet 2010

4 – Annexe



Agglomération de la
Région de
Compiègne

Hôtel de Ville
BP 10 007 - 60321 COMPIEGNE
03 44 40 76 00 / 03 44 40 25 90

COMMUNE DE MARGNY LES COMPIEGNE

- 08/07/10 -

PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ENTREE DE VILLE : RD 202 / RN 1031



NOTICE JUSTIFICATIVE

Atelier KVDS
ARCHITECTURE / URBANISME / PAYSAGE

6 place du Tricentenaire
59100 ROUBAIX
03 20 89 29 80 / 03 20 82 63 65
contact@kvds.fr



SOMMAIRE

PRESENTATION DE L'ETUDE DANS SON CONTEXTE	3
1.1 L'ETUDE	3
1.2 IMPACT SUR LE PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE	3
1.3 OCCUPATIONS DES SOLS	4
1.4 SCHÉMA DIRECTEUR	5
1.5 PLU	6
1.6 SERVITUDES	7
DIAGNOSTIC	8
2.1 A L'ÉCHELLE DU GRAND PAYSAGE	9
2.2 FONCTIONNEMENT URBAIN	10
2.3 A L'ÉCHELLE DU SITE	11
2.4 TRAME VÉGÉTALE ET BÂTIE	12
2.5 PAYSAGE DE LA RD202	13
2.6 PAYSAGE DE LA RN1031	14
2.7 SYNTHÈSE	15
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS	16
3.1 SCHÉMA GLOBAL	16
3.2 AMÉNAGEMENT DE LA RD202	17
3.3 AMÉNAGEMENT DE LA RN1031	18
3.4 SYNTHÈSE DES CRITÈRES DE QUALITÉ DU PROJET AU REGARD DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111.1.4	20
ANNEXES	21
ANNEXE 1 - PRÉCONISATIONS PAYSAGÈRES	21
ANNEXE 2 - RÉFÉRENCE	22

PRESENTATION DE L'ETUDE DANS SON CONTEXTE

1.1 L'ETUDE

- 08.07.10 -

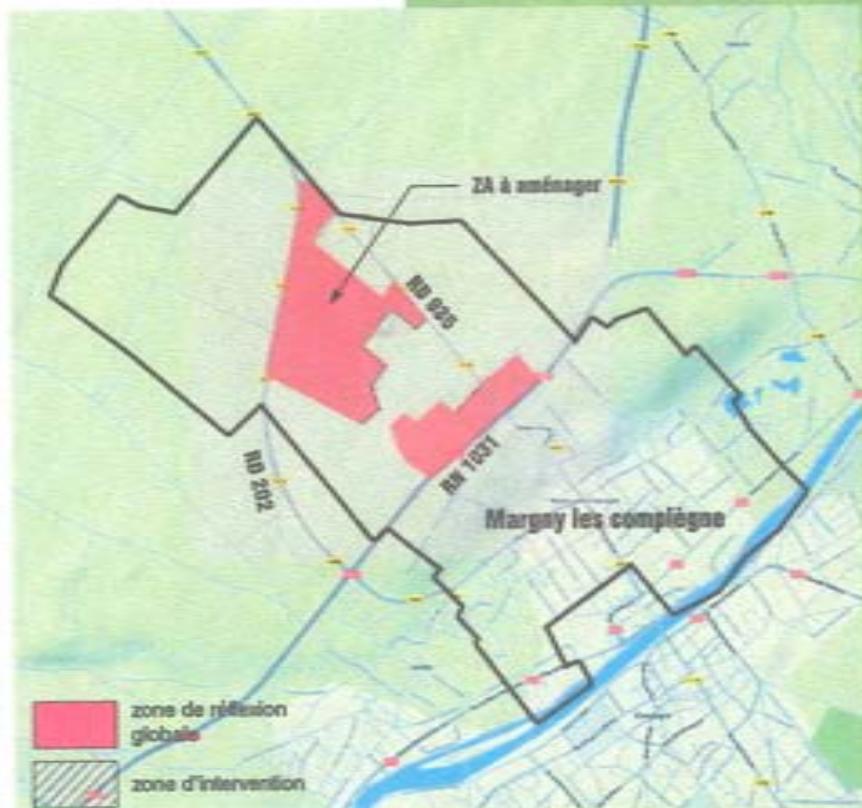
RAPPEL DES ETUDES PRECEDENTES :

- Novembre 2004 : Etude Entrée de Ville (ARVAL)

Après un diagnostic global, cette étude ciblait plus spécifiquement l'entrée de ville par la RD 935 et la RN 1031 ainsi que leur future connexion via échangeur.

- Septembre 2006 : Etude d'Aménagement du Plateau de Margny (QUATR'A architectes)

Cette étude concernait les secteurs du Moid Marcel, Chemin de la Roque et le Fond de la Truie



Aujourd'hui le contexte, les intentions de projet et les zones concernées ont évoluées. En effet l'ancienne base militaire et le secteur Fond de la Truie sont devenues les priorités d'aménagement nommés :

«Pôle de développement des Hauts de Margny»

OBJET DE L'ETUDE :

La RD202 et la RN1031 sont classées routes à grande circulation.

Elles sont donc soumises à l'**Amendement Dupont**.

L'Amendement Dupont constitue une mesure de sauvegarde, destinée à assurer un aménagement de qualité des espaces non urbanisés situés en bordure de voies importantes.

Cet article permet de développer une réflexion sur la base de 5 points fondamentaux : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ce document reprend et actualise le diagnostic de la zone produit lors de la précédente Etude d'Entrée de Ville.

Le périmètre d'étude de ce dossier découle des études d'orientations d'aménagements réalisées par le bureau d'étude QUATR'A sur ce secteur à court, moyen et long terme.

Cette étude propose également de nouveaux principes d'aménagement prenant en compte les 5 points fondamentaux.

PRESENTATION DE L'ETUDE DANS SON CONTEXTE

1.2 IMPACT SUR LE PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE



DECRET

Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation

Article 1

Les routes à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du code de la route sont :

- Les routes nationales définies à l'article L. 123-1 du code de la voirie routière et mentionnées par le décret du 5 décembre 2005 susvisé ;
- Les routes dont la liste est annexée au présent décret ;
- Les bretelles reliant entre elles soit deux sections de routes à grande circulation, soit une section de route à grande circulation et une autoroute. On entend par « bretelle » une voie assurant la liaison entre deux routes qui se croisent à des niveaux différents.

Article 2

Le décret du 13 décembre 1952 modifié portant nomenclature des routes à grande circulation est abrogé.

RAPPEL DU CHAMP D'APPLICATION DE L'AMENDEMENT DUPONT

L'application de l'article L. 111.1.4 du Code de l'Urbanisme, entrée en vigueur le 1er Janvier 1997, gèle la constructibilité des secteurs en question sur une bande de 75m de part et d'autre de la RD202 et de 100m de part et d'autre de la RN1031.

- 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.

Cette interdiction 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.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

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.»

Article L. 111.1.4 - Code de l'Urbanisme

Cette étude est donc une réflexion globale de l'aménagement du secteur intégrant la RD202, la RN1031 mais également la RD935 assurant la desserte du Pôle de Développement des Hauts de Margny.

Article 3

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, le ministre de la défense et le secrétaire d'Etat chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe:

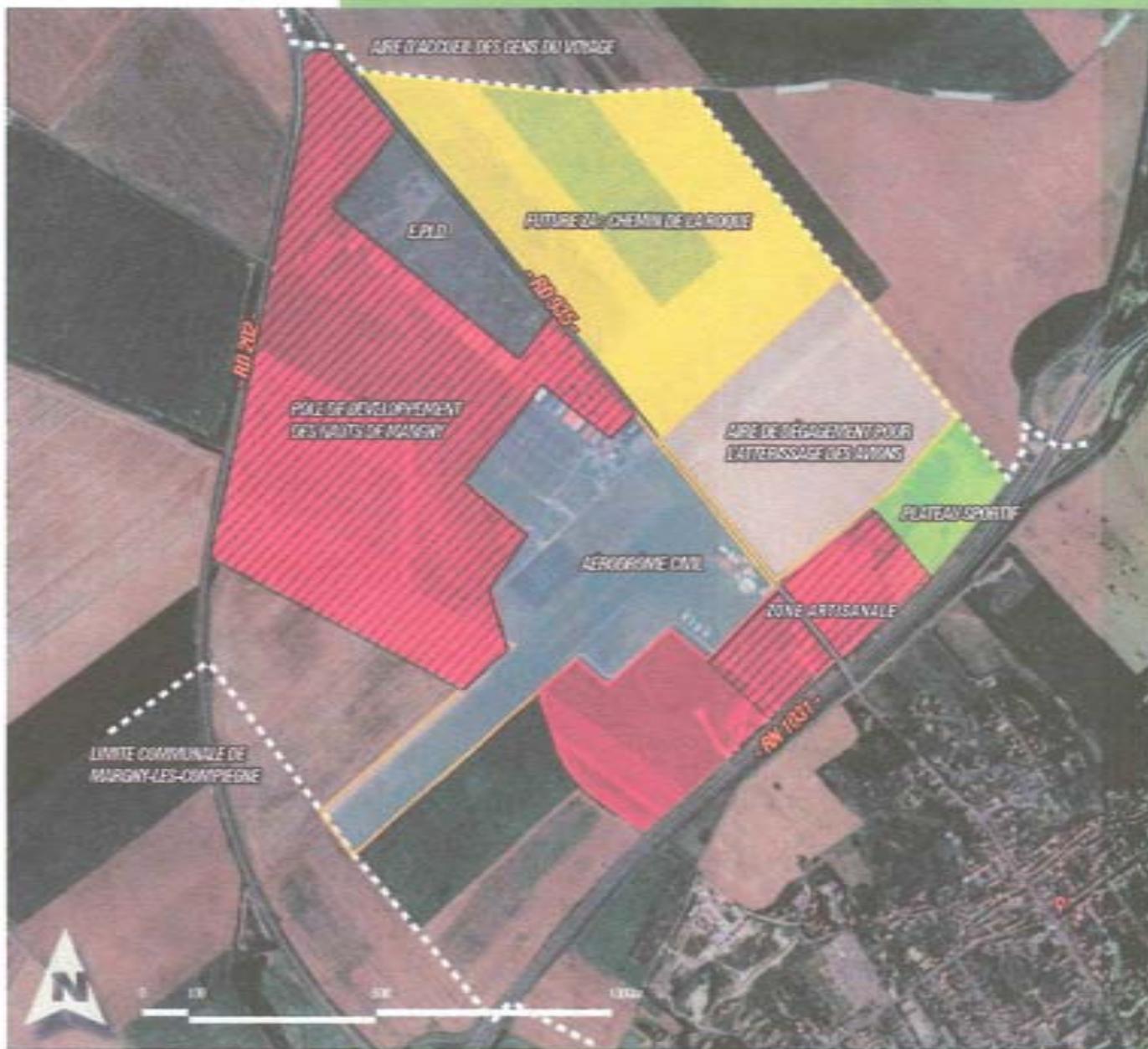
LISTE DES AUTRES ROUTES CLASSÉES ROUTES À GRANDE CIRCULATION

Numéro	Nom	Type	Commune	Distance de la route à grande circulation	Commune
1	RD 935	RD 935	Margny	0 m	Margny

PRESENTATION DE L'ETUDE DANS SON CONTEXTE

1.3 OCCUPATIONS DES SOLS

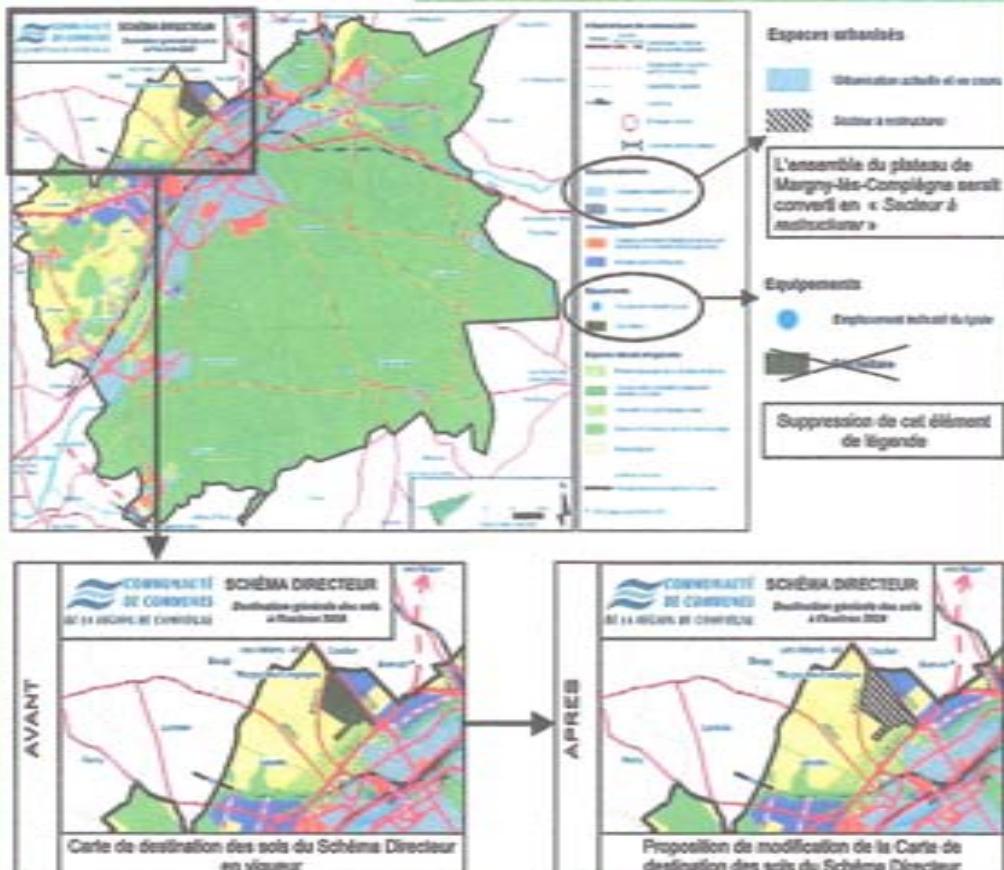
- 08/07/10 -



- zone de réflexion globale
- zone d'intervention

PRESENTATION DE L'ETUDE DANS SON CONTEXTE

1.4 SCHÉMA DIRECTEUR



sont :

- Traduire spatialement et réglementairement les orientations du Schéma Directeur visant à maintenir un équilibre emploi/habitat à l'échelle de l'agglomération. Pour cela, réaliser les zones d'activités économiques (lieux dits Chemin de La Ronde et Mait Marcell) du plateau,
 - Définir, dans les années à venir, la hiérarchisation des voies au regard de leurs usages possibles, de leur environnement bâti et des fonctions qui s'y greffent. Déterminer ensuite la fonction (liaisons intercommunales, desserte, évitement du centre) souhaitée pour chacune des voies existantes (à qualifier) ou nouvelles, afin de préciser l'aspect à leur donner (entreprise, piste, mobilier urbain et plantations).
- PAYSAGE : Un paysage de plateau vulnérable impliquant un peu de paysager pour les franges et sur le coeur.**
- Conserver les boisements existants, voie replanter là où ils ont récemment disparu notamment pour maintenir une continuité boisée, tout en veillant au maintien des vues dégagées sur la vallée.
 - Définir, dans le volet réglementaire du PLU, les orientations sur les aménagements paysagers des abords de la RD935, et réaliser une étude visant à une bonne insertion paysagère de la RN1031.

Parallèlement à cette étude a lieu la modification du **SCHÉMA DIRECTEUR VALANT SCOT**.

Malgré cela, les principes généraux d'aménagement (datant de Mai 2000) restent valables :

- ouvrir à l'urbanisation le plateau de Margny-les-Compiègne en-deçà de la rocade Nord pour l'accueil d'activités économiques. Cette urbanisation est projetée entre 2010 et 2020. Une nouvelle voie serait également créée pour relier la RD935 à la RN32 au niveau de Clainx puis ensuite vers la RN31 (canal de l'Aumône) laissant la boucle Nord-Est dit contournement de l'agglomération.
- réservé des terrains sur le plateau Nord, en fonction de l'évolution ultérieure des activités du 6ème Régiment d'Hélicoptère, pour aménager un nouveau parc d'activités à proximité de l'échangeur RD935/RN1031.
- renforcer l'agglomération centrale afin d'éviter le mitage des espaces naturels.

Cette modification du **SCHÉMA DIRECTEUR VALANT SCOT** a notamment comme lignes directrices concernant le secteur d'étude :

- Renforcer le territoire à l'accueil d'activités économiques,
- Donner la priorité au renouvellement urbain (reconversion de l'ancienne base militaire),
- Améliorer l'insertion paysagère du site,
- Une bonne accessibilité pour un site dans le prolongement du tissu urbainé

Les orientations générales du PADD (Sept. 2005) concernant le secteur d'étude

PRESENTATION DE L'ETUDE DANS SON CONTEXTE

1.5 PLU



« Le plan local d'urbanisme, actuellement en cours d'élaboration, classe les sites de La Roque et du Muid Marcel en zone 1AU : zones à urbaniser et zones à urbaniser à long terme. Entre les deux, un secteur est réservé naturel (N), correspondant à l'aire de dégagement des avions et des hélicoptères. La rive Sud de la RD935 est déjà urbanisée (UG) par la présence de la base militaire du 6ème RCH et de l'aérodrome civil. A terme, le départ de la base militaire permettrait d'étendre les zones d'activités. L'ensemble de ces sites est desservi par la RD935. »

Sources : Etude ARVAL, 2004

Avant révision		Variation en ha	Après révision	
Zone	Surface (ha)		Zone	Surface (ha)
UG	97,87*	- 97,87	UG	0
UEe	0	+ 12,86	UEe	12,86
UED	0	+ 9,21	UED	9,21
UEa	0	+ 2,11	UEa	2,11
UEI	0	+ 32,44	UEI	32,44
1AUje	45,93*	- 5,93	1AUje	40,0
1AUea	0	+ 10,07	1AUea	10,07
1AUec	0	+ 28,54	1AUec	28,54
2AUje	0	+ 8,57	2AUje	8,57
TOTAL	143,8	0	TOTAL	143,8

* Les calculs initiaux avaient été réalisés au planimètre. Pour des raisons de cohérence entre données numériques et papier (planimètre), les surfaces de tableau ont été calculées à partir de la version SIG du PLU, ce tableau permet ainsi de voir l'évolution de la répartition des surfaces.

Le secteur avec les bâtiments affectés aujourd'hui à l'EPIP a été distingué du reste du secteur pour y autoriser la construction/extension de locaux d'hébergement (UED).

Le secteur UEa, qui correspond pour partie aux anciens bâtiments du corps de garde, il a vocation à devenir un pôle de service pour l'ensemble du Pôle de Développement des Hauts de Margny (restauration, hôtellerie, ...).

Les zones UEe et UEd ont également été conçues avec un soin particulier par rapport à la RD935 en terme de gabarit et de recul.

La zone UEe reprend ensuite l'ensemble des bâtiments existants (essentiellement actuellement des hangars) et ses abords. Un plan masse des entreprises a été rajouté à la partie réglementaire pour assurer une cohérence à l'ensemble et conserver certains alignements. La zone à urbaniser située entre les anciens bâtiments militaires et le RD202 a vocation d'accueillir en plus des activités industrielles et artisanales, des activités commerciales.

La petite zone 1AUje, située aussi le long de la RD935 bénéficie des recommandations similaires des autres zones configurées à cet axe routier, notamment en matière de volumétrie. Cette zone a pour vocation d'accueillir des activités artisanales. -

Sources : Projet de révision simplifiée du PLU de Margny-les-Compiègne, ARC, 2009

Les zones UEe, 1AUea, 1AUec et 2AUje font donc partie de la présente étude.

PRESENTATION DE L'ETUDE DANS SON CONTEXTE

1.6 SERVITUDES

CIRCULATION AERIENNE, CONTRAINTES AERONAUTIQUES

Sur le secteur d'étude, les servitudes aéronautiques se traduisent par une limitation de la hauteur de constructions, voire même par une inconstructibilité.



Servitudes aéronautiques



Carte des itinéraires

NUISANCES ACoustIQUES

Les nuisances sonores dues aux activités aéronautiques semblent exclure l'implantation de logements mais semblent en revanche compatibles avec l'aménagement de zones d'activités.

Les nuisances acoustiques liées à la présence des PN1031, RD935 et RD202 existent respectivement sur des bandes de 250, 100 et 100m de part et d'autre des axes des chaussées. (cf. carte p.4)

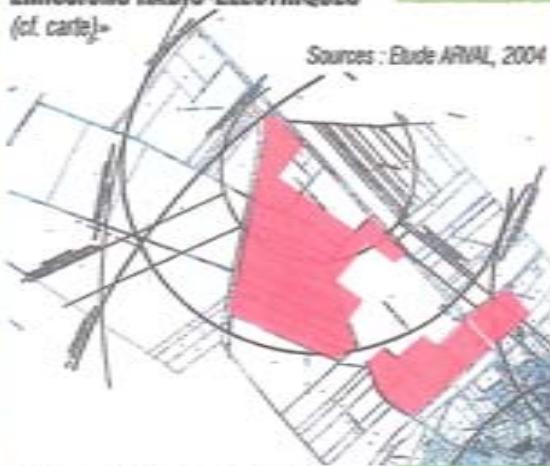
RESEAUX

Trois grandes lignes aériennes à haute tension traversent le territoire communal : la ligne 225 KV (Compiègne - Moru), la ligne 63 KV (Compiègne - dérivation Peuplierie Langueil) et la ligne 63 KV (Compiègne - Moru).

Une ligne gaz coupe la pointe du périmètre d'étude.

EMISSIONS RADIO-ELECTRIQUES

(cf. carte)



Carte des contraintes radio-électriques



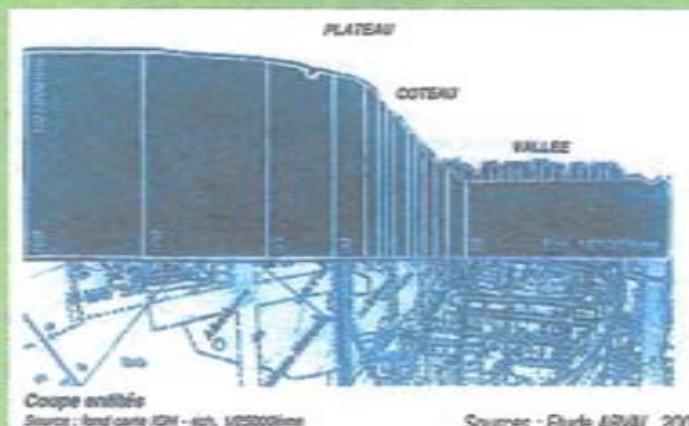
Carte des réseaux actuels(Gaz et Electrique)



Extrait des études de déplacements des lignes 225KV et 63KV

DIAGNOSTIC

2.1 A L'ÉCHELLE DU GRAND PAYSAGE



Sources : Etude ARVAL, 2004

3 ENTITÉS DISTINCTES

« La frange Sud du Plateau (Nord de la Commune) »

Cette entité se caractérise par un relief tabulaire, une occupation du sol principalement agricole et ainsi des espaces très ouverts permettant de longues perspectives. Depuis cette frange sud, les vues sont animées par un ensemble de buttes (Mont Gannelon, Huette, ...) et de bois (Plaisance, Caubrière, Le Bocquet...) marquant la fin des coteaux.

Cette entité comprend le secteur d'étude

Les coteaux

Sur la commune de Margny, cette entité est marquée par un talus prononcé (environ 45m de dénivellation). Cette morphologie s'explique par l'effet de creusement de l'Oise et par une structure géologique d'anticlinal prononcé. Aujourd'hui, l'occupation du sol de l'entité se partage entre secteur urbanisé, espace agricole et zone boisée. De nombreuses correspondances visuelles existent entre les coteaux, les rives de l'Oise et la forêt de Compiègne. Cette entité marque fortement la limite entre vallée et plateau.

La vallée

Le relief de cette entité présente des amplitudes d'une quinzaine de mètres. À l'entrée Est de la ville, l'Oise et l'Aisne se rencontrent embrassés par les boisements du mont Gannelon et la forêt de Compiègne. Puis les rives de l'Oise s'urbanisent. La ville s'organise perpendiculairement au fleuve, ce qui permet de nombreuses perspectives sur le début du plateau.

ENJEUX :

Préserver les grandes caractéristiques paysagères de l'entité concernée : respecter l'échelle du territoire, l'horizontalité et les ouvertures dominantes. »

Sources : Etude ARVAL, 2004

DIAGNOSTIC

2.2 FONCTIONNEMENT URBAIN

- 08/07/10 -



Axe historique

Voie primaire

Voie secondaire

Espace urbain

Mitige du plateau agricole

Zone d'échanges routiers

Contexte d'entrée de ville

Voie future

3 GRANDES CARACTÉRISTIQUES

«De nouvelles infrastructures pour des axes historiques

L'actuelle RD935, RN31 et RN 32 sont des axes très anciens, présents sur la carte de Cassini et datant certainement de l'antiquité (voies romaines). Ils relient Compiègne à Amiens, Beauvais et Reims en se rencontrant à Margny. Ainsi cette commune possède une caractéristique ancienne de «croisées de chemins» et de lieu d'échanges. Si le tracé de la RN1031 ne reprend pas un itinéraire historique, celui de la RD935 est original. Sur la commune de Margny, ce dernier est «volontaire» sur le plateau, franchit les coteaux en suivant et reprend son tracé rectiligne jusqu'à Compiègne.

Sources : Etude ARVAL, 2004

La RD202, quant à elle, se greffe sur ce tracé historique pour proposer une «contournante» allant chercher les flux de la RN1031 avant de créer une seconde entrée dans Margny.

«De nombreuses entrées de ville

La commune de Margny est accessible depuis de nombreux points : depuis l'intersection de la RD202 et la RN1031, celle de la RD202 et la RD935.

Le secteur d'étude au delà de la limite urbaine

La rocade connaît actuellement l'urbanisation au Sud. Le secteur d'étude s'étend donc au-delà de la limite urbaine, au début du plateau Picard. Ce plateau possède quelques éléments bâti liés pour la plupart aux activités de l'aérodrome et de la base militaire créant un effet de mitage de l'espace agricole.

Sources : Etude ARVAL, 2004

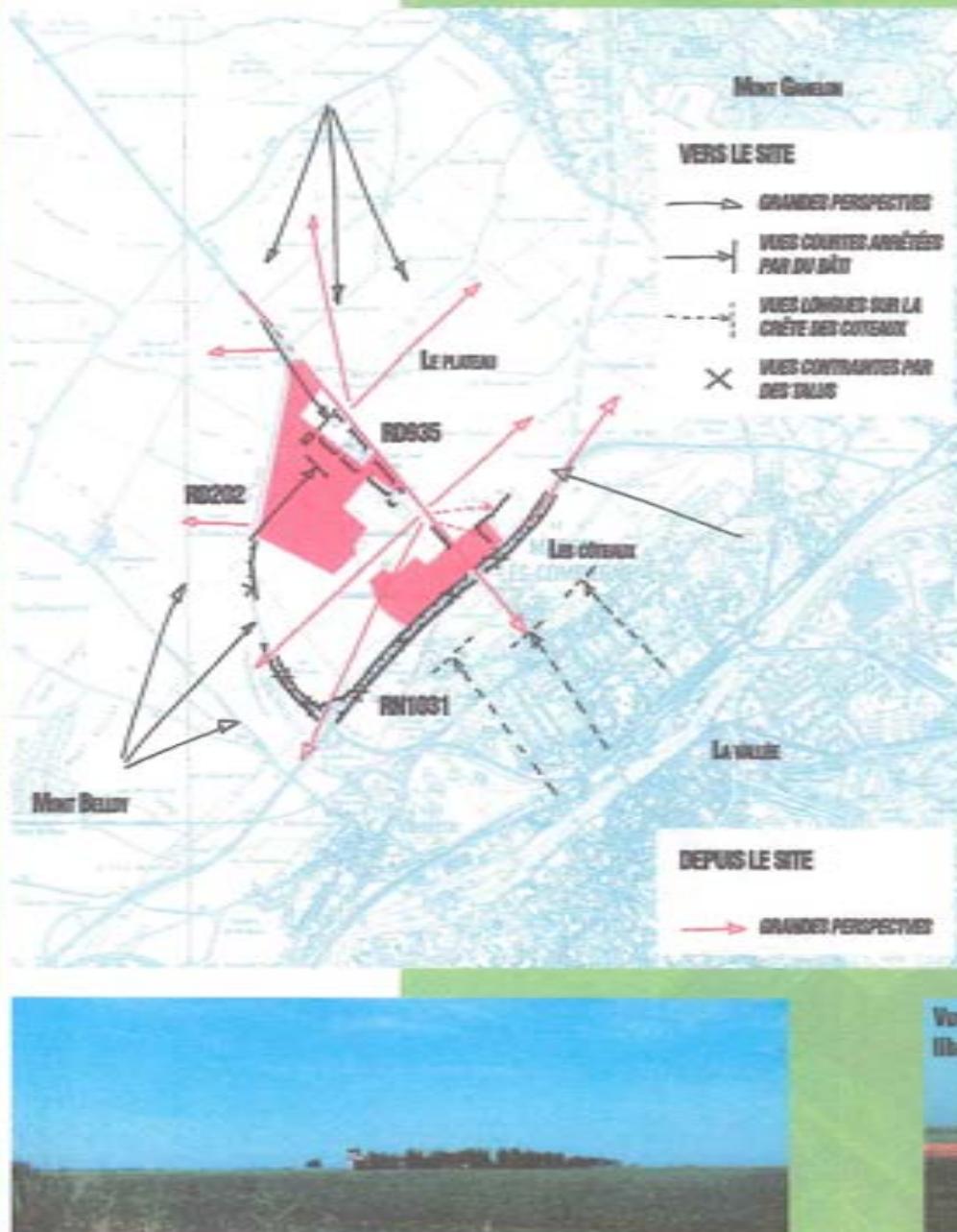
ENJEUX :

Les conclusions de l'étude de 2004 s'orientaient vers «la mise en valeur de l'axe historique RD935 et de hiérarchiser les entrées de ville et rendre l'espace lisible».

Cette notion de hiérarchisation est plus que jamais d'actualité. En effet la RD935 permet un accès direct à la ville, et notamment à l'espace habité tandis que la RD202 conjointement avec la RN1031 vont desservir le futur Pôle de Développement des Hauts de Margny qu'ils encadrent.

DIAGNOSTIC

2.3 A L'ÉCHELLE DU SITE



«PERCEPTIONS EXTERIEURES»

Un secteur très en vue excepté la RN1031, encaissée

Situé en crête, le secteur d'étude est très visible. Les quelques éléments verticaux présents deviennent des repères dans un espace où l'horizontalité domine.

La RN1031 est peu visible du fait de son encaissement. En revanche, depuis la RN1, les hauts de talus de l'infrastructure sont très sensibles, ils peuvent accentuer ou au contraire atténuer l'effet d'encaissement.

ENJEUX :

Réaliser un aménagement s'intégrant dans le site et limitant l'encaissement de la RN.»

Sources : Etude ARVAL, 2004

«PERCEPTIONS INTERIEURES»

Les caractéristiques morphologiques et l'occupation du sol (agricole et aérodrome) permettent de grandes perspectives Sud-Ouest / Nord-Est. Ces échappées visuelles possèdent des arrières plans à l'Est et à l'Ouest : des monts et des bois. Le paysage est très pittoresque.

En revanche au Nord, l'absence d'arrière plan renvoie le regard à l'horizon et provoque à la fois un sentiment d'égarement et de liberté.

Les quelques obstacles visuels construits bloquent certaines de ces grandes perspectives.

ENJEUX :

Préserver de grandes échappées visuelles.»

Sources : Etude ARVAL, 2004

DIAGNOSTIC

2.4 TRAME VÉGÉTALE ET BÂTIE



« PAYSAGE EN PLEINE MUTATION »

La trame végétale est constituée principalement de végétaux de grandes cultures (maïs, blé, betterave...). De grands boisements se distinguent en arrière plan mais, sur le secteur d'étude, les arbres sont rares. Quelques alignements interrompus soulignent l'intersection de la RD935 et RD202 ainsi que la zone militaire (peupliers, érables,...). Enfin, quelques arbres isolés accompagnent maladroitement un bâti désorganisé. Ainsi, la trame végétale semble plutôt signaler les éléments disgracieux plutôt que d'aider à leur intégration.

Le plateau agricole subit de nombreuses intrusions, des constructions n'appartenant à aucun projet d'aménagement global du secteur. Il en résulte une détérioration des caractéristiques paysagères propres au plateau agricole et une crise d'identité du site.

Par ailleurs, de nombreux projets sont à l'étude : création de zones d'activités, valorisation du patrimoine végétal.

Ainsi, le secteur est en pleine mutation.

ENJEUX :

*Définir un véritable projet urbain global,
redéfinir l'identité du site sans renier ses caractéristiques
paysagères et agricoles,
choisir des trames végétale et bâtie aidant à l'intégration
des éléments disgracieux. »*

Sources : Etude ARVAL, 2004

DIAGNOSTIC

2.5 PAYSAGE DE LA RD202



Séquence 1

Courbe à droite, nous éloignant le l'axe historique de la RD935. Ancienne base militaire en perspective (bâti imposants)



Séquence 2

Courbe à gauche. Talus de plus en plus marqués fermant les vues. On se concentre sur l'horizon lointain en face et à droite.



Séquence 3

Ligne droite amorçant la descente. Panorama, horizon dégagé. Reliefs marqués sur la droite.



Séquence 4

Après le passage sous la RN1031, les talus cadrent fortement le regard. Ils s'atténuent doucement ouvrant le champ de vision vers le plateau.



Séquence 5

La topographie générale se révèle par la présence dominante des bâtiments du site militaire (déjà imposant par leur taille) en haut de côte.



Séquence 6

Arrivée sur le plateau, absence d'autre plan renvoyant le regard à l'horizon.

Selon le sens de circulation sur la RD202, le paysage offert à l'automobiliste diffère. Ceci est lié à la courbure de la voie associée à une déclivité importante sur tout le linéaire. Ainsi le relief lointain s'apprécie depuis le point haut (croisement entre RD935 et RD202) et en se dirigeant l'échangeur avec la RN1031. Dans l'autre sens, la vue se heurte au relief donnant aux éléments émergents (bâti, végétations ...) un impact fort.



ENJEUX :

Tirer parti de la topographie pour mettre en valeur cette zone d'activité de qualité soucieuse de son intégration paysagère.

Utiliser la courbe et son effet de découverte du plateau dans le sens RN1031/RD935 pour afficher, séquences par séquences, le nouveau Pôle de Développement des Hauts de Margny.

DIAGNOSTIC

2.6 PAYSAGE DE LA RN1031

VERS CLAIRDIX



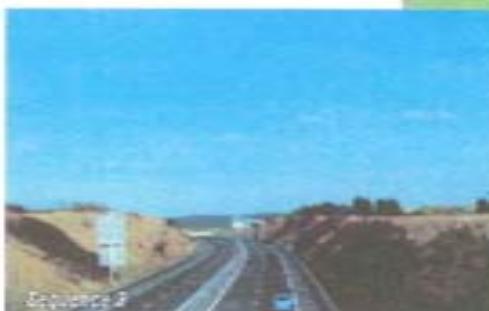
Séquence 1

Avant de longer le site, les talus sont peu marqués laissant voir la périphérie de la ville à droite et les espaces cultivés à gauche.



Séquence 2

A proximité du site, des bâtiments agricoles et quelques arbres émergent de la crête de talus à gauche. A droite, rien n'est perceptible.



Après le passage sous la RD935, malgré la présence des talus, le relief lointain (mont Ganelon) se dessine en fond de perspective.

DEPUIS LES HAUTS DE TALUS



Séquence 4

En direction de Venette, les talus s'estompent rapidement...



Séquence 5

...laissant voir l'horizon et son relief marqué.

-Depuis la RN1031, les arrière-plans constitués de monts boisés sont perceptibles et ces derniers offrent au regard un paysage pittoresque. En revanche, les talus uniquement enherbés n'aident pas les usagers à comprendre le paysage qu'ils traversent (entrée de ville, zone périurbaine etc ...) et renforce le sentiment d'encaissement.

Sources : Etude ARVAL, 2004



ENJEUX :

Ils restent inchangés depuis l'étude précédente, à savoir :

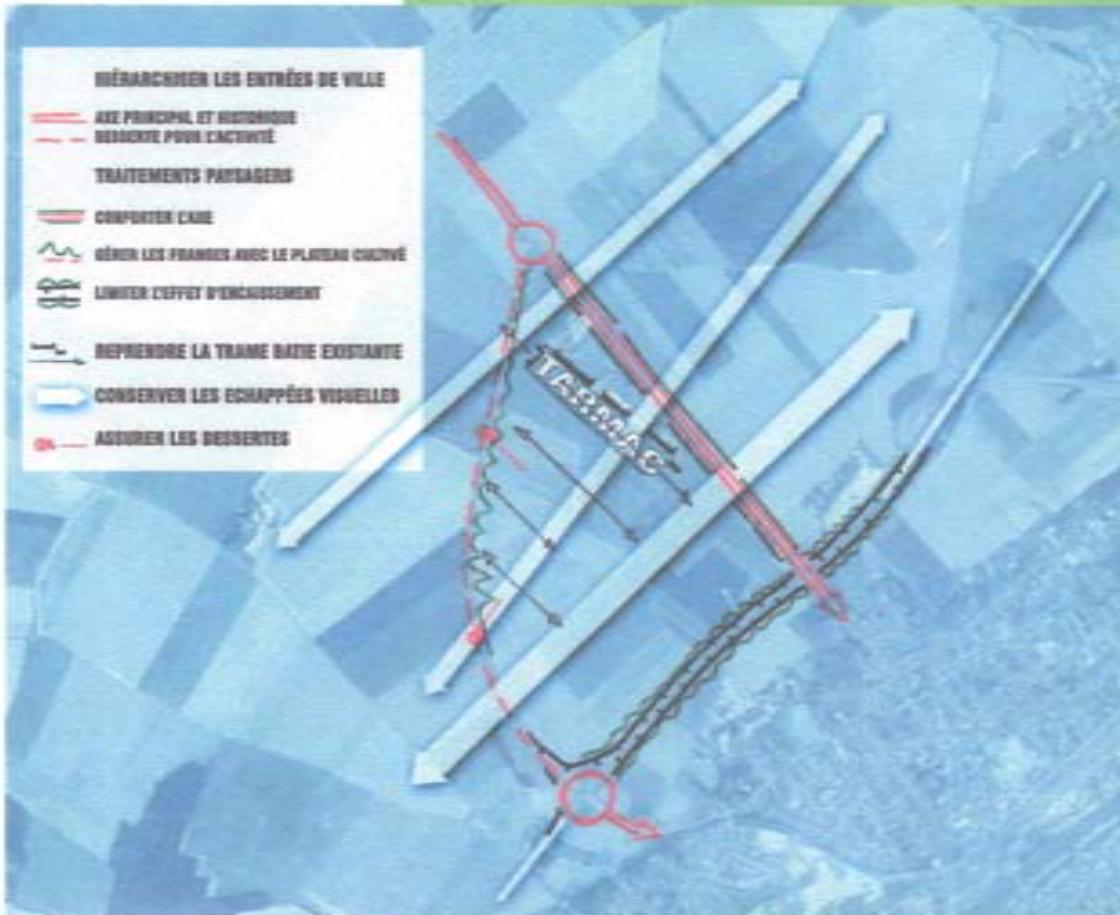
«Valoriser les vues sur les arrières plans, aménager les talus dans un souci de lisibilité et d'atténuation de l'encaissement, ne pas construire les crêtes de talus»

Sources : Etude ARVAL, 2004

DIAGNOSTIC

2.7 SYNTHÈSE

- 08.07.10 -



L'identité du territoire communal situé au Nord de la Rocade est en évolution, il devient porte d'entrée d'agglomération.

L'aménagement des axes concernés par l'amendement Dupont, l'implantation de zones d'activités doivent participer à une démarche globale de requalification de la zone.

L'aménagement de ce territoire nord de Margny-Les-Compiègne doit s'inscrire dans un paysage de plateau très ouvert. Il doit signifier une entrée de ville tout en intégrant les caractères rural et historique du site. Il doit aider à la lisibilité de l'espace depuis les axes et les points d'échanges routiers.

Enfin, il doit donner une image forte et de qualité.

Sources : Etude ARVAL, 2004

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

3.1 SCHÉMA GLOBAL



RAPPEL DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Généraux :

Hiérarchisation des entrées de ville :

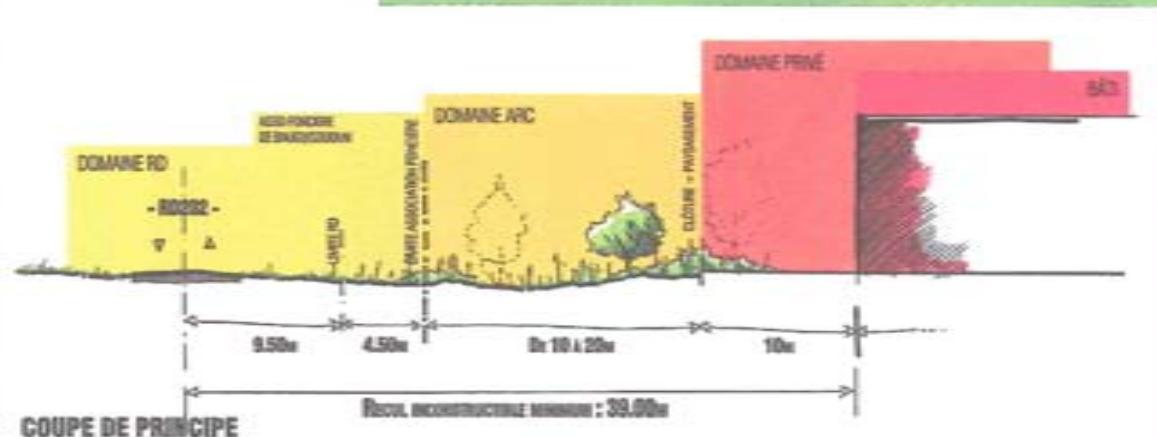
- RD935 : voie urbaine, historique
- RD202 : voie de desserte liée aux activités

Le Pôle de Développement des Hauts de Margny :

- Hiérarchisation des axes internes de desserteries,
- Connexions aux départementales phasées dans le temps,
- Respect de la trame existante pour l'implantation bâtie (armac et hangars militaires),
- Conserver et affirmer les grandes perspectives depuis et vers le site,
- Traitement paysager de qualité assurant l'intégration du projet dans son contexte,

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

3.2 AMÉNAGEMENT DE LA RD202



L'aménagement d'une frange paysagère de 10 à 20m d'épaisseur, s'ajoutant aux emprises de la RD et de l'association foncière de BAUGY/COUDUN représentant près de 14m à partir de l'axe de chaussée, a pour but :

- d'assurer l'intégration paysagère et d'agrémenter les abords de la zone,
- de maîtriser l'impact bâti sur la RD202,
- de gérer les eaux pluviales.

Un retrait de 10m supplémentaire pour le bâti est souhaité au sein des parcelles privées permettant le traitement paysager des clôtures et des pieds de façades. Il permet également la desserte logistique nécessaire aux activités.

Bien qu'en recul, ces façades de 10m de haul maximum seront alors mises en valeur par un 1er plan paysager de qualité.

La même qualité est donc imposée aux façades s'affichant en «vitrine» sur la RD202.

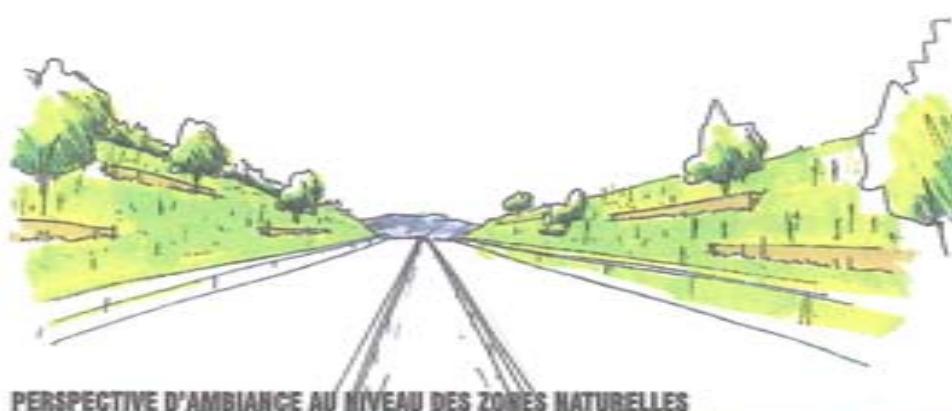
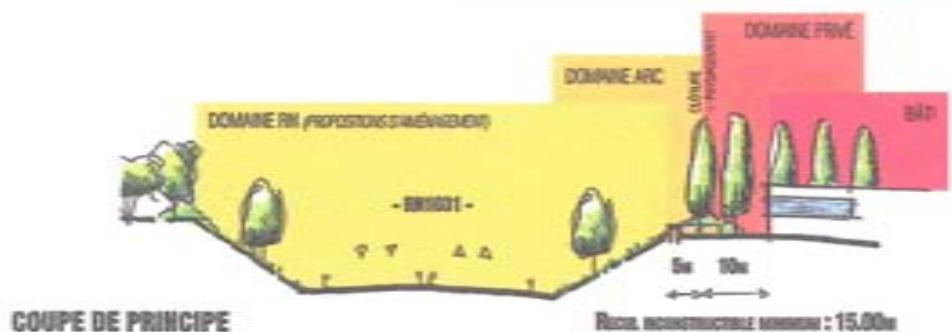
Les aménagements proposent différents modes de dessertes et d'accès.

- En 1^{re} phase, l'accès en partie centrale de la zone pourrait s'effectuer via un tourne à gauche.
- A long terme, la sortie principale sur la commune de Venette s'articulera sur un rond-point.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

3.3 AMÉNAGEMENT DE LA RN1031

- 08.07.10 -



«La RN1031 traverse des paysages variés. Les usagers de cette route, en situation encaissée, ne peuvent les apprécier. C'est pourquoi, la végétalisation des talus peut, en prolongeant les paysages Nord et Sud, donner à lire le territoire aux usagers.»

Sources : Etude ARVAL, 2004

Le traitement paysager des talus de la RN1031 pourraient ainsi, de part et d'autre de la RN935, signifier la présence des futures zones d'activités (Muid Marcel).

La végétalisation des talus de la RN doit respecter des principes simples permettant de limiter l'effet d'encaissement perçu par les usagers. Ces principes se traduisent par (sous réserve d'acceptation par l'Etat) :

- une limitation de la hauteur des arbres tiges et des cépées à 15m maximum,
- un retrait de l'urbanisation de 15m minimum par rapport à la crête du talus, ainsi que la plantation d'une haie d'accompagnement de la clôture en limite public (domaine ARC, cf. coupes).

«De manière générale, la végétalisation des talus ne doit pas envahir la chaussée (plantation à minimum 5m de la chaussée). Ainsi les choix des essences et des distances de plantations doivent être appropriés.»

Sources : Etude ARVAL, 2004



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

3.3 AMÉNAGEMENT DE LA RN1031

- 08.07.10 -



PERSPECTIVE DE PRINCIPE - VUE DEPUIS COMPIÈGNE

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

3.4 SYNTHÈSE DES CRITÈRES DE QUALITÉ DU PROJET AU REGARD DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111.1.4

1. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

RD202 :

Le traitement des abords par une frange végétale imose déjà un certain recul induit par la place nécessaire à la gestion des eaux pluviales des espaces publics. Cette frange s'élargie naturellement en rejoignant le point bas de la zone. Ajoutant un recul interne du bâti sur la parcelle lié à la logistique. Les constructions situées dans les zones du Fond de la Truite et du Muid Marcel seront liées à des activités économiques. «Si localisées dans une bande de 75m de la RD202, elles sont constituées d'habitations (constructions destinées à la surveillance, l'entretien ou la direction des établissements), elles devront se conformer aux prescriptions de la loi 92-1444 du 31 Décembre 1992 et ses textes relatifs à l'isolation des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur.» Sources : Etude ARVAL, 2004

La limitation des nuisances acoustiques liées au trafic de la RD202 est prévue par la mise en place d'un retrait allant 25m (en partie haute du site) à 35m (en point bas) de toutes constructions.

RN1031 :

De part l'encaissement, les nuisances acoustiques sont réduites voire nulles. Tout comme le long de la RD202, les constructions à caractère économique formeront un 1er plan protégeant l'intérieur des parcelles. Les seuls points de contact maintenus avec le haut de talus sont les aires de retournement formant un «effet belvédère» sur la RN1031.

2. SECURITE

RD202 :

Entrée de ville à caractère économique à l'inverse de la RD935 : entrée plus historique. La desserte logistique doit emprunter la RD202 avec un accès intermédiaire (Ouest) à la zone avant d'obtenir (à long terme) un autre accès Sud sur la commune de Venette. Cet accès intermédiaire de par son aménagement doit permettre également de réduire la vitesse dans cette grande courbe contre courbe. Enfin ce caractère de «contournement», de desserte pour des activités ne favorise pas l'implantation de cheminements doux dans cette frange. D'un point de vue sécuritaire, les déplacements doux seront assurés par l'axe principal de la zone dans un contexte plus favorable (travail des profils).

RN1031 :

«En ce qui concerne la végétalisation des talus de la RN1031, les végétaux plantés doivent nécessiter un minimum d'entretien et ne pas envahir la chaussée (choix des essences et distances de plantations appropriées).» Sources : Etude ARVAL, 2004

3. LA QUALITE DES PAYSAGES

L'ensemble des aménagements prévus seront sensibles aux grandes caractéristiques du site : les vues proches et lointaines, le paysage du plateau, ...

RD202 :

L'aménagement d'une frange paysagère le long de la RD202 aura pour fonction la gestion

des eaux pluviales publiques mais également et surtout le traitement qualitatif des abords de cette entrée de ville. La gestion alternative de plantations adaptées annonce ainsi une volonté de développement durable en adéquation avec l'aménagement global de la zone d'activité (ex : réinvestissement de la base militaire).

RN1031 :

«La végétalisation des talus doit permettre aux usagers de pressentir les paysages qu'ils traversent et également de limiter l'effet d'encaissement.» Sources : Etude ARVAL, 2004

4. LA QUALITE DE L'URBANISME

RD202 :

Conservant la mémoire du lieu, la trame bâtie de la zone s'oriente parallèlement au tarmac et aux bâtiments existants. Ils sont ainsi implantés obliquement à la voie. Cette implantation donne 2 visages à la RD202 de par leur décalage le long de la courbe et par la topographie décrochant les lignes de faîte les unes des autres.

RN1031 :

Il s'agit de favoriser une implantation bâtie en crête de talus (avec 15m mini de recul) pour permettre la lecture de la zone d'activités depuis la RN1031.

5. LA QUALITE DE L'ARCHITECTURE

«Les constructions doivent par leurs dimensions, leurs volumes, la nature des matériaux, avoir un aspect compatible avec le milieu dans lequel elles s'inséreront afin de préserver l'intérêt du secteur. Plus généralement, les façades seront traitées avec le même soin et en harmonie les unes avec les autres.» Sources : Etude ARVAL, 2004

D'autant plus que les façades habituellement appelées «arrières» se trouvent dans le cas présent en vitrine sur la RD202 et RN1031. Leur qualité architecturale et leur intégration paysagère est donc primordiale pour l'identité globale du Pôle de Développement des Hauts de Margny.

«Les matériaux utilisés doivent être en harmonie pour éviter tout patchwork impropre aux caractéristiques architecturales de la région. L'ensemble des façades doit être cohérent avec le parti architectural retenu pour les constructions.

Les couleurs rappellent de préférence l'environnement naturel. Elles sont limitées à deux teintes sur une même construction. Le blanc pur est interdit. Les enseignes dépassant de l'acrotière ou de l'égout du toit sont interdites.» Sources : Etude ARVAL, 2004

Les clôtures devront présenter une simplicité d'aspect en harmonie avec les constructions. Elles seront intégrées au traitement paysager des parcelles privées en utilisant les essences courantes et locales.

De manière générale, les aménagements privés se feront le prolongement des démarches qualitatives et durables mises en place pour les espaces publics assurant ainsi une cohérence à l'ensemble du Pôle de Développement des Hauts de Margny.

ANNEXES

ANNEXE 1 - PRÉCONISATIONS PAYSAGÈRES

- 08/07/10 -

Arbres isolés
Quercus robur



Répères verticaux
Carpinus betulus 'France Fontaine'
Populus nigra 'Italica'

Arbres d'alignements pour talus
Alnus cordata
Platanus pyramidalis

Arbres de petites tailles
Betula verrucosa
Alnus glutinosa
Fraxinus excelsior
Prunus avium
Sorbus domestica
Salix arenaria



Cépées
Betula utilis
Cercis siliquastrum
Amelanchier canadensis



Frange paysagère (type haie bocagère)
Carpinus betulus
Berberis thunbergii
Phyladelphus coronarius
Prunus lusitanica
Cornus alba
Cornus sybérica
Forsythia intermedia
Elaeagnus pungens 'Maculata'
Viburnum tinus
Prunus laurocerasus
Buxus sempervirens
Abelia x grandiflora
Berberis darwinii



Arbustif bas
Lonicera nitida
Cotoneaster dammeri
Symphoricarpos albus
Hypericum hidcote



Plantations de nœuds
Iris pseudocarrius
Lobelia cardinalis
Typha angustifolia

ANNEXES

ANNEXE 1 - PRÉCONISATIONS PAYSAGÈRES

- 08/07/10 -

Arbres isolés
Quercus robur



Repères verticaux
Carpinus betulus 'France Fontaine'
Populus nigra 'Italica'

Arbres d'alignements pour talus
Alnus cordata
Platanus pyramidalis



Arbres de petites tailles
Betula verrucosa
Alnus glutinosa
Fraxinus excelsior
Prunus avium
Sorbus domestica
Salix arenaria



Cépées
Betula utilis
Cercis siliquastrum
Amelanchier canadensis



Frange paysagère (type haie bocagère)

Carpinus betulus
Berberis thunbergii
Phyladelphus coronarius
Prunus lusitanica
Cornus alba
Cornus sybérica
Forsythia intermedia
Elaeagnus pungens "Maculata"
Viburnum tinus
Prunus laurocerasus
Buxus sempervirens
Abelia x grandiflora
Berberis darwinii



Arbustif bas
Lonicera nitida
Cotoneaster dammeri
Symporicarpus albus
Hypericum hidcote



Plantations de nœuds
Iris pseudacorus
Lobelia cardinalis
Typha angustifolia

ANNEXES

ANNEXE 2 - RÉFÉRENCE

- 08.07.10 -

**COMMUNES d'ARMENTIERES, LA CHAPELLE d'ARMENTIERES ET ERQUIGHEM LA LYS
AMENAGEMENT URBAIN ET PAYSAGER
Liaison Boulevard Faidherbe et Rue d'Armentières**



Atelier KVDS
ARCHITECTURE
URBANISME
PAYSAGE



LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE

