

COMMUNE DE LAIGNES

DEPARTEMENT DE
COTE-D'OR

Plan Local d'Urbanisme

**Document n°7 :
Dossier «Etude d'entrée de Ville»**
Article L111-1-4 CU



Document arrêté par délibération du Conseil municipal en date du
Le Maire,

Document approuvé par délibération du Conseil municipal en date du
Le Maire,

Les routes à grande circulation

Article L110-3 _ Code de la route.

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, **sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire**, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies. **Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'Etat dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.**

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

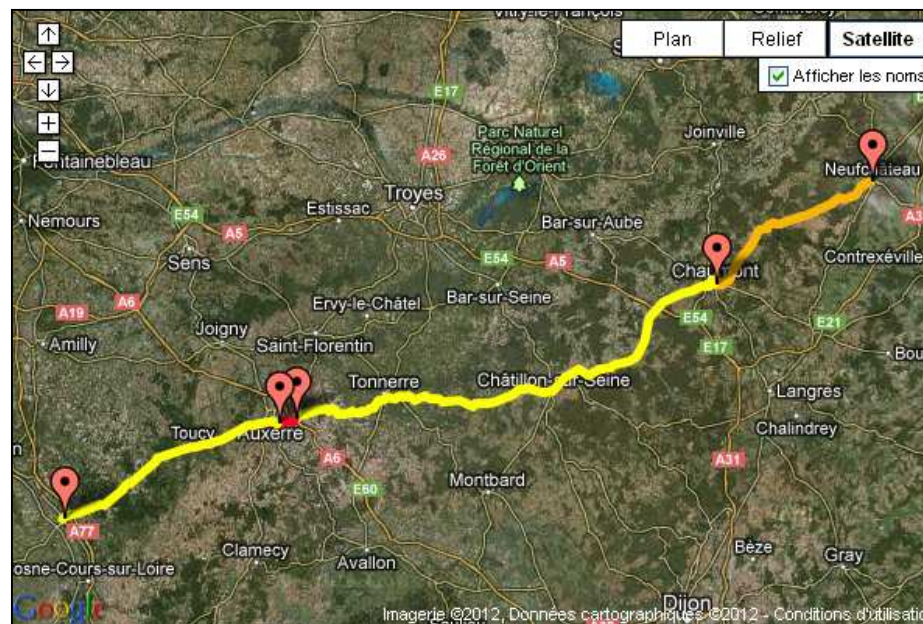
En ce qui concerne la route département 965, classée à grande circulation, l'article L.111-1-4 du code l'urbanisme, *à défaut de définition par un PLU de dispositions de nature à assurer une prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, urbanistique et paysagère*, interdit toute construction ou installation dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie.

Ici, dans le cadre de PLU, des dispositions particulières pourront être définies, comme cela est prévu au dernier alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, afin de promouvoir la qualité architecturale, l'intégration des constructions et la prise en compte des nuisances dans les secteurs à urbaniser en bordure de cette voie à grande circulation.

L'urbanisation des abords de la route D965

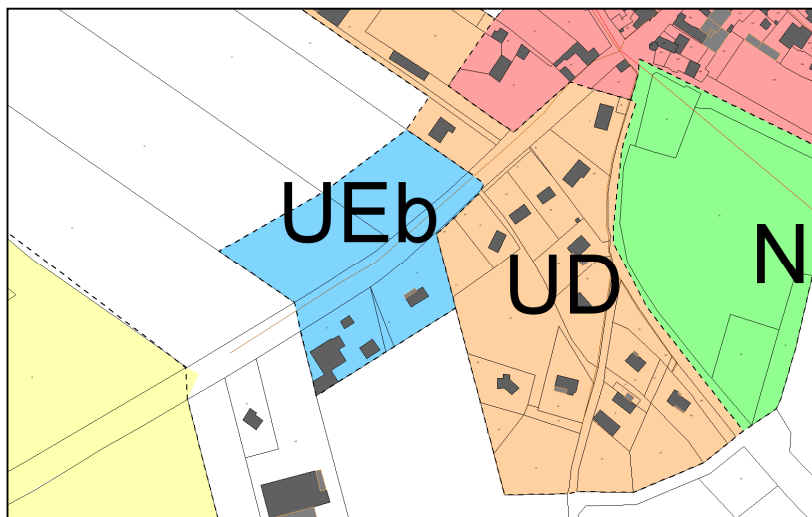
doit donc prendre en compte :

- Les usages actuels de cet axe
- Les enjeux liés à ces usages
- les risques induits par l'interface créée
- les impacts sur le paysage vécu(visuel, sonore, ...)
- l'intégration urbaine et architecturale



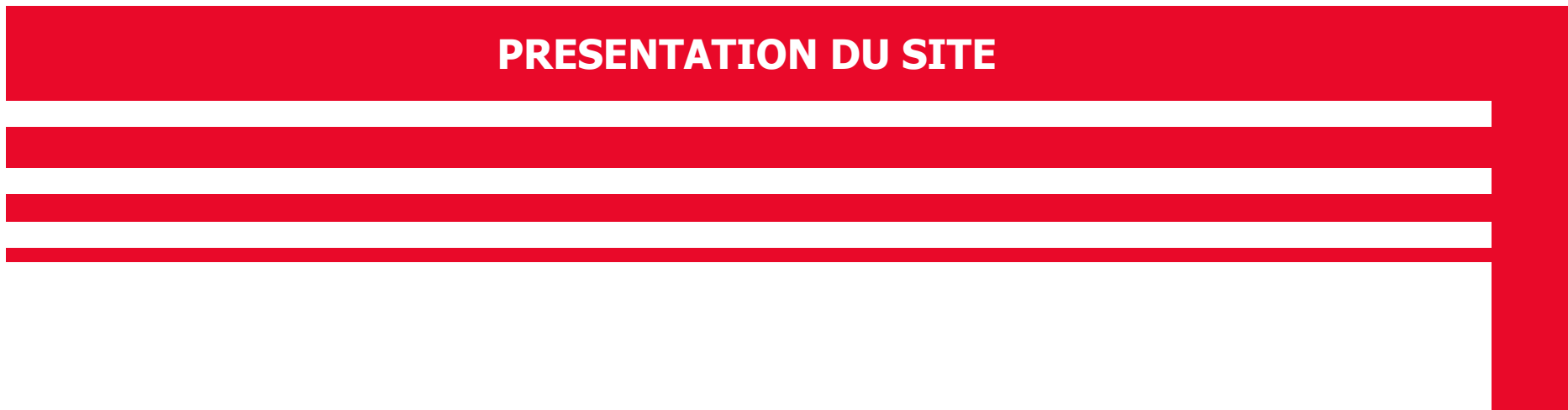
Contexte urbain

- La D965 traverse Laignes suivant un axe Est-Ouest, par le centre même.
- Le secteur concerné se trouve au sud-ouest de la commune, où activité commerciale et habitations se mêlent aujourd'hui.
- le bâti, relativement récent, se développe le long de l'axe, encadré par des zones agricoles A.
- le secteur est particulièrement sensible d'un point de vue sécuritaire,



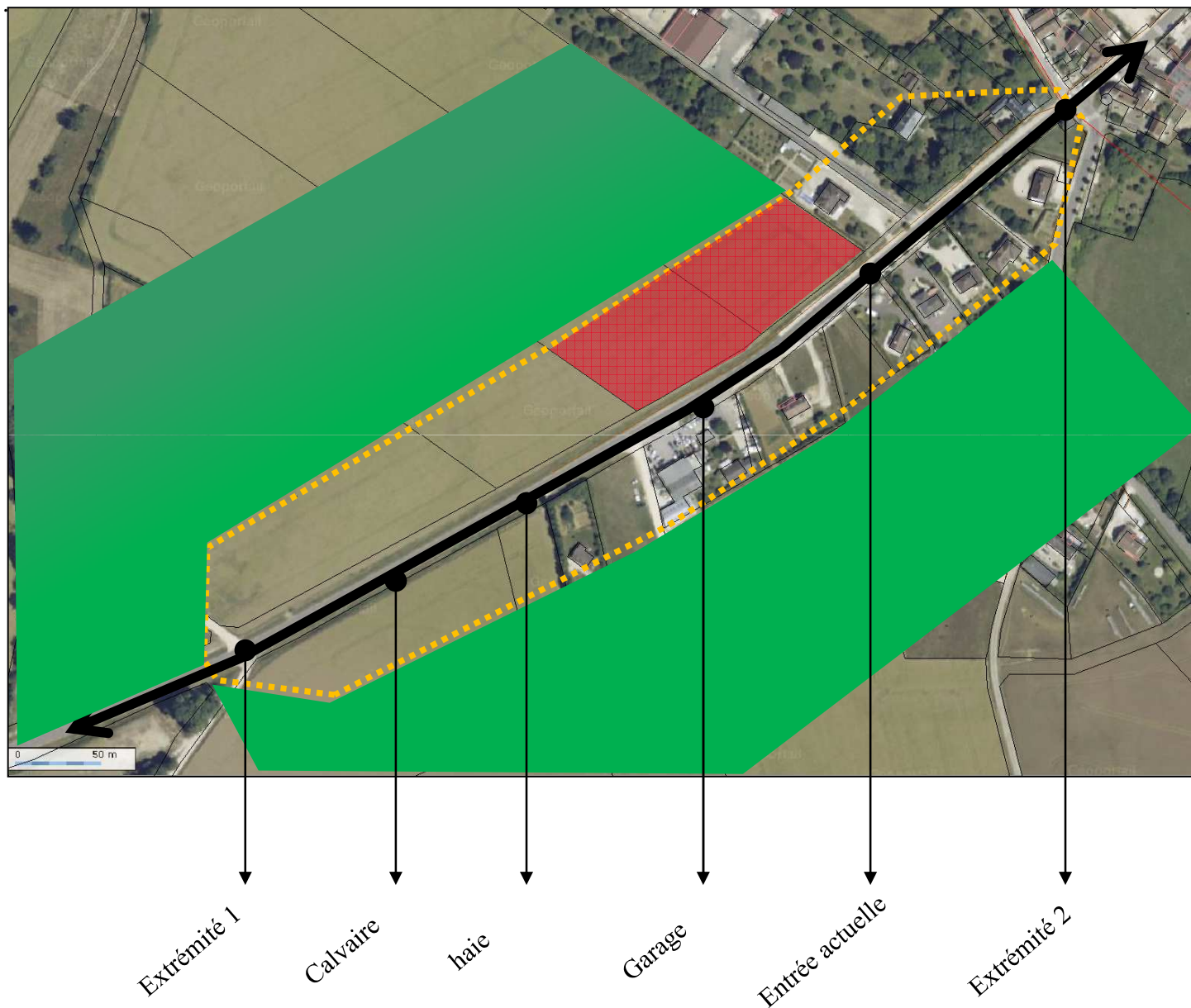
- La route D965, dans le secteur de Laignes, supportait environ 1700 véhicules par jour en 2003, dont 13% de poids lourds (pas de données plus récentes à ce jours).

PRESENTATION DU SITE



La zone d'étude

- Un secteur aux repères existants qu'il convient de renforcer.
- La zone étudiée, plus large que la simple parcelle, doit permettre de faire le lien entre l'urbain existant et les futures zone d'activité.



L'objet de l'étude

- En limite de zone urbaine, le garage Peugeot a aujourd'hui pour activité principale l'entretien et la réparation de véhicules
- Le souhait du propriétaire est d'ouvrir **un point de vente distinct en face de la structure existante.**

Perspectives d'évolution

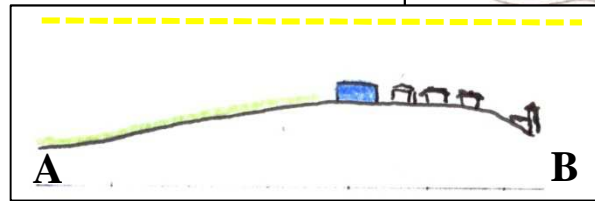
- **La zone ouverte, de par sa surface (9111 m²) pourra accueillir à terme d'autres structures, peut être dans un secteur d'activité différent.**
- Un aménagement anticipant ces installations et leur fonctionnement doit donc être élaboré en prenant en compte les problématiques majeures.



CONTEXTE PAYSAGER



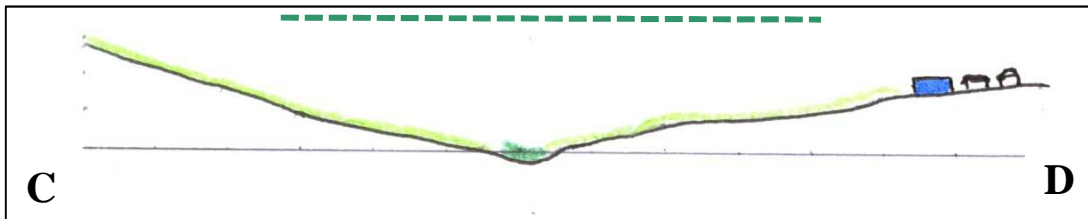
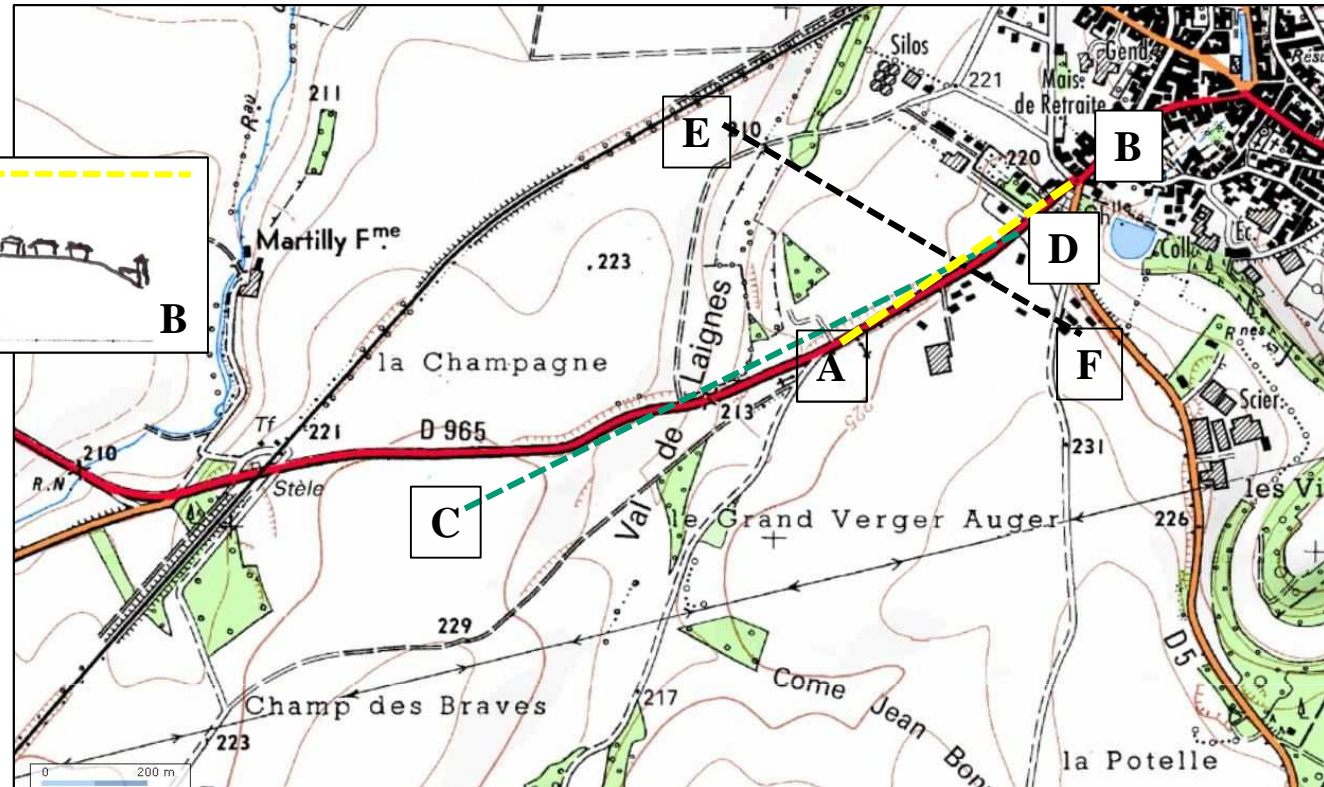
La topographie



A l'échelle du secteur d'étude, on constate clairement l'installation du garage et des habitations sur un plat topographique.

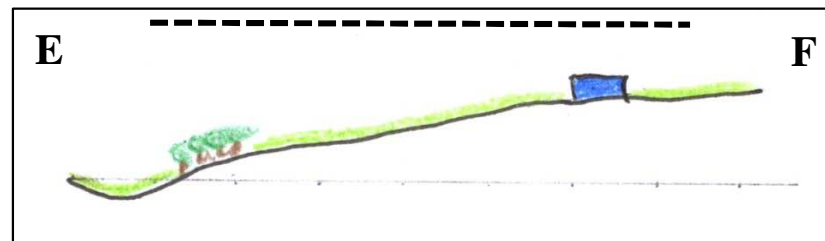
Cette morphologie a deux effets :

- le site est visible de loin
- La visibilité routière est limitée en début de pentes.



La coupe « CD » illustre le relief vallonné de la région. La route disparaît derrière une pente, dans un virage, à travers la végétation...

De même que pour la coupe « EF », la vue porte relativement loin, avant de butter sur le relief présent à l'est, orienté nord-sud, créant un véritable horizon végétal (contrefort du mont Ahcelin).



Eléments visuels

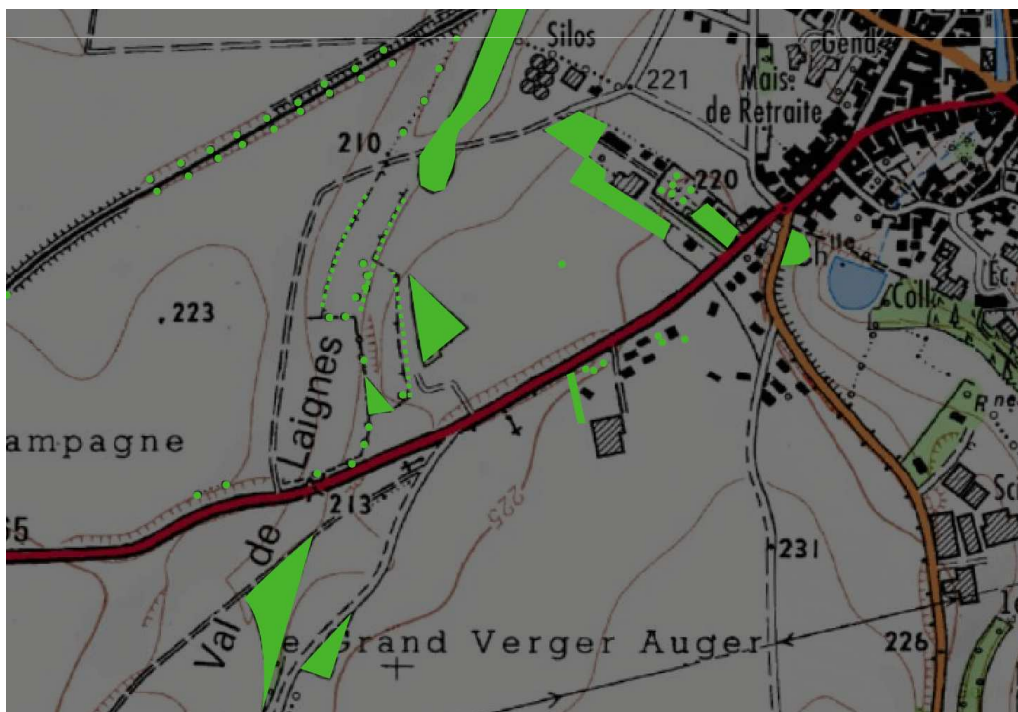
Constats:

- Paysage rural ouvert
- Forte présence des éléments boisés, répartis à travers le paysage selon différentes implantations : linéaires, ponctuelles, surfaciques.

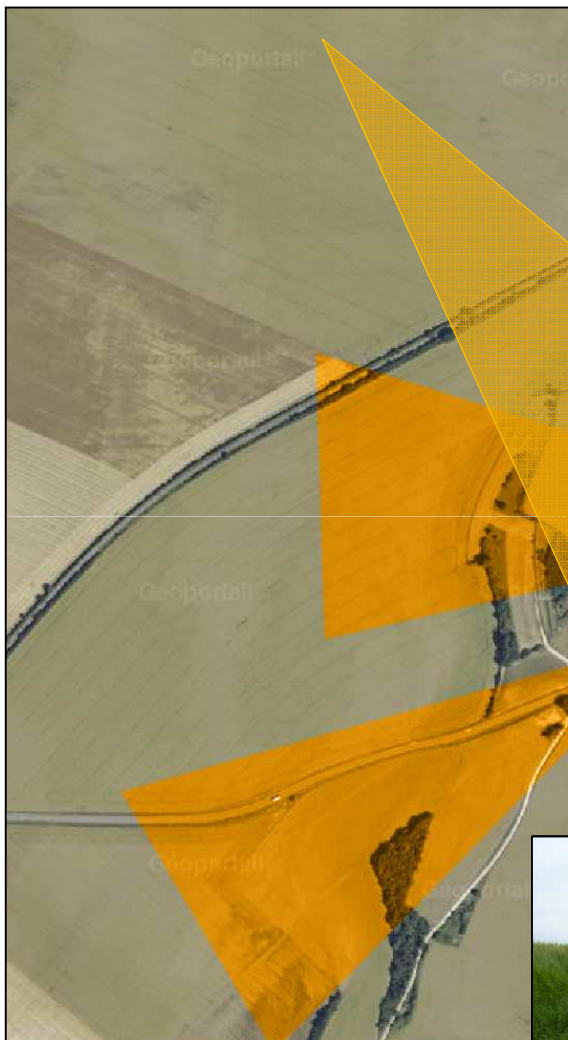


Cette trame parfois naturelle et constituant des repères dans l'espace, peut aussi être d'origine anthropique et servir de camouflage.

Ces usages peuvent être réutilisés pour l'aménagement de la zone. L'intégration paysagère n'en sera que meilleure et la continuité de la « trame verte » renforcée.



Cônes de vue



CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL



Composition urbaine

Le bâti à vocation d'habitation

Les constructions récentes, sous forme de pavillons, se sont multipliés. Une implantation le plus souvent en milieu de parcelles qui diffère des caractéristiques du bâti traditionnel.

Par ailleurs, ces constructions s'intègrent de manière plus ou moins discrète dans le paysage. Par leur situation, leur style architectural...

Un certain manque d'ordre est à noter, dû entre autre à la disposition du bâti par rapport aux axes viaires. La lisibilité du tissu est amoindrie et la vitesse des automobilistes trop élevée peut être due en partie à ce phénomène.



En contre bas, coté ville, le tissu urbain est composé de maisons plus anciennes. Les matériaux utilisés sont le calcaire et la terre cuite. Une cohérence des tons s'impose au regard.

La reprise des matériaux ne représente pas la priorité dans le cas présent. En effet le secteur n'est pas visible depuis la zone d'activité.

Par contre, cette ancienne « porte de Laignes » peut servir d'exemple sur la base de sa morphologie.

Le front bâti est très clair, dense. Les espaces communs, bien que peu entretenus, sont présents et distincts. Un couloir est formé et l'arrivée en zone urbaine se fait clairement ressentir.

Composition urbaine

Le bâti d'activité

Le bâti d'activité impactant réellement la zone est relativement rare. Seuls deux bâtiments s'imposent aux personnes arrivant à Laignes, tandis qu'un seul (Garage Peugeot) n'est visible en quittant la ville. Les matériaux métalliques sont les seuls utilisés. Les tons bleus, couleur de la marque Peugeot, s'imposent en bord de route. Actuellement, un déséquilibre existe puisqu'un seul côté de la route D965 est urbanisé. Vers le nord-ouest, les silos sont particulièrement visibles, surtout par temps ensoleillé, et le toit du hangar accolé marque par sa surface importante.



En résumé.

Les fonctions du bâti semblent se mêler au cœur de la zone. Malgré la reconnaissance de certains ensembles en vue aérienne, le ressenti sur le terrain est tout autre.



ENJEUX ET SUGGESTIONS DE TRAITEMENT

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Phase 1

| FONCTION | CARACTERISTIQUES ACTUELLES | |
|--------------------|--|--|
| Axe de circulation | Vitesse élevée, encouragée par la morphologie rectiligne de l'axe. | |
| Axe d'échange | Traversé par le chemin agricole. Echanges limités. Visibilité dégagée. | |
| Espace commun | Néant et non recherché. | |
| Forme urbaine | Néant et non recherché. La ville n'est pas visible | |

Constats : **Intersection avec chemin agricole**, signalée avec des potelets. Notre champs visuel n'est pas bloqué et la visibilité est dégagée sur un **paysage d'openfield**. Au loin on peut apercevoir **plusieurs haies**, qui ont généralement une **vocation de camouflage**.

La ville reste quand à elle invisible.

La chaussée de la D965 est large et les bas côtés de la route ne possèdent pas de trottoir, mais seulement une bande enherbée d'environ 2m avec un fossé. Ceci montre bien que nous sommes encore dans une **zone non urbaine**.



Phase 1

| Thèmes | Enjeux/préconisations |
|----------------------------|--|
| Bruit | <p>Limiter la diffusion du bruit.</p> <p>➤ Maintien des bandes enherbées, voir création de haies vives aux qualités insonorisantes.</p> |
| Sécurité | <p>Le chemin agricole représente le premier signe d'urbanisation.</p> <p>➤ La visibilité est bonne et l'entretien des bas coté devra être constant.</p> |
| Intégration architecturale | |
| Intégration urbanistique | |
| Intégration paysagère | <p>Conservation du paysage agricole en place et des qualités paysagères du site. Pas d'aménagement spécifique.</p> <p>➤ Classement en zone A inconstructible</p> |



Phase2

| FONCTION | CARACTERISTIQUES ACTUELLES | |
|--------------------|--|--|
| Axe de circulation | Vitesse élevée, encouragée par la morphologie rectiligne de l'axe. | |
| Axe d'échange | Néant et non recherché. | |
| Espace commun | Néant et non recherché. | |
| Forme urbaine | Néant et non recherché. | |

Constats : Au droit du calvaire le paysage reste inchangé. Cependant, on commence à discerner sur la gauche les **silos à grain**. De plus on remarque que le tracé de la route a été réalisé en contrebas des terres agricoles. Cette différence de niveaux bloque la vue, côté droit de la chaussée.

En ce qui concerne la sécurité, les automobilistes roulent à une **vitesse beaucoup trop élevée**, **néanmoins absence logique de piéton**.



Phase2

ENJEUX ET PRECONISATIONS

| Thèmes | Enjeux/préconisations |
|----------------------------|--|
| Bruit | Limiter la diffusion du bruit. ➤ Maintien des bandes enherbées, voire création de haies vives aux qualités insonorisantes. |
| Sécurité | Engager dès ici une volonté de diminution de la vitesse. ➤ Possibilité d'une mise en place de signalisation indiquant l'arrivée prochaine en zone urbaine (verticale, au sol,...) |
| Intégration architecturale | |
| Intégration urbanistique | |
| Intégration paysagère | Signalisation discrète , profitant du talus latéral ➤ Classement en zone A inconstructible |



Phase 3

| FONCTION | CARACTERISTIQUES ACTUELLES | |
|--------------------|--|--|
| Axe de circulation | Vitesse élevée, encouragée par la morphologie rectiligne de l'axe, et ce malgré les premiers signes d'urbanisation (lointains) | |
| Axe d'échange | Néant et non recherché. | |
| Espace commun | Néant et non recherché. | |
| Forme urbaine | Structure végétale d'origine anthropique. Apparition de bâtiments. | |

Constats : On remarque une haie sur le côté droit servant de **rideau végétal** pour des bâtiments (utilité visuelle et sonore). On commence aussi à apercevoir la zone d'activité ainsi que les habitations se trouvant à l'entrée de la ville. Les silos commencent à être très visibles. Le niveau topographique de la route rejoint celui des terrains avoisinant.

La zone plane débute et la visibilité n'en est que meilleure.



Phase 3

| Thèmes | Enjeux/préconisations |
|----------------------------|--|
| Bruit | Limiter la diffusion du bruit. ➤ Création d'ensembles végétalisés, de type <u>globalement</u> linéaire Entamer une réduction de la vitesse ➤ Implantation possible d'un panneau de limitation à 70km/h |
| Sécurité | |
| Intégration architecturale | |
| Intégration urbanistique | |
| Intégration paysagère | Marquer un seuil urbain par le biais d'un élément naturel ➤ Plantation d'une haie aux multiples essences. Création prévue d'un EBC. La haie doit marquer une limite sans diminuer la visibilité. Un retrait devra être observé par rapport à la voie |



Phase 4

| FONCTION | CARACTERISTIQUES ACTUELLES | |
|--------------------|--|--|
| Axe de circulation | Vitesse élevée, encouragée par la morphologie rectiligne de l'axe, et ce malgré les premiers signes d'urbanisation (lointains) | |
| Axe d'échange | Aucune prise en compte | |
| Espace commun | Aucune prise en compte | |
| Forme urbaine | Structure végétale d'origine anthropique. Apparition claire de bâtiments. | |

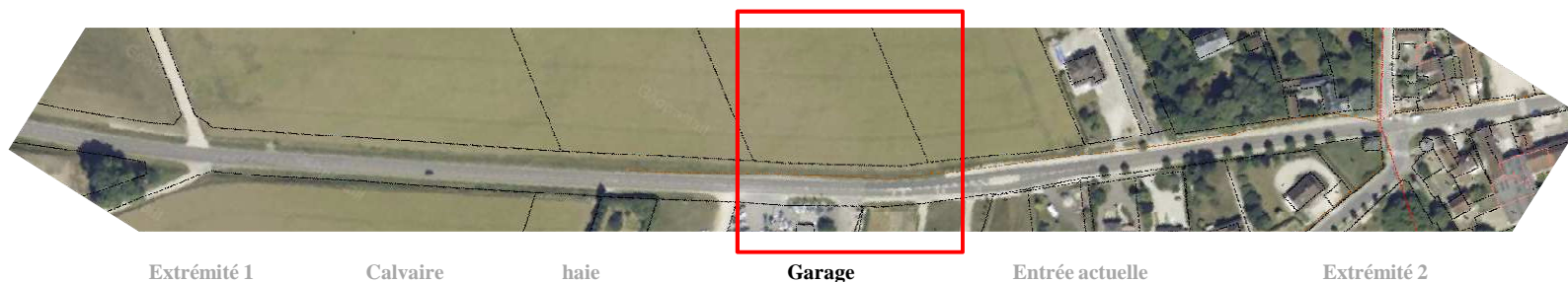
Constats : Le regard se heurte à droite sur le garage Peugeot et les habitations récentes. En ce qui concerne les styles architecturaux, le garage est réalisé en **matériaux métalliques** à la couleur de l'enseigne, tandis que les maisons correspondent à des **pavillons modernes, aux couleurs et matériaux relativement bien intégrés**.

A gauche de la voirie le paysage est de type openfield. Une haie marque la coupure avec la ville. On commence à apercevoir les 1^{ers} éléments de structure urbaine se trouvant à environ 50 m (Trottoirs, bateau, maisons anciennes, église). **La forme urbaine est déséquilibrée** avec une urbanisation localisée seulement sur un côté de la D965. La vitesse des automobilistes reste trop élevée pour une arrivée sur l'entrée de ville.



Phase 4

| Thèmes | Enjeux/préconisations |
|----------------------------|--|
| Bruit | Réduire la vitesse à 50km/h ou 70km/h. La signalétique devra être adaptée. |
| Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter les accès sur la RD965 (règlement art.3). Un seul accès sera prévu par les OAP ➤ Exiger un recul des bâtiments afin de créer de véritables zones de transition. |
| Intégration architecturale | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Limitation des hauteurs de bâtiments. Cette hauteur de l'ordre de celle du garage existant. (règlement art.10) ➤ Interdire les murs pleins en clôtures et n'autoriser que les grillages simples accompagnés ou non de haies vives d'essences diverses. (règlement art.11) ➤ Réglementer les couleurs de façade (pas de couleurs trop vives). Un nuancier pourra être proposé. (règlement art.11) |
| Intégration urbanistique | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les trottoirs devront être prolongés afin de créer une liaison avec le reste du tissu urbain. ➤ Poursuivre la desserte interne de la zone en créant une trame viaire cohérente et adaptée. (les principes seront définis par les OAP) |
| Intégration paysagère | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Création d'un accompagnement végétal non linéaire en bordures de zone afin de créer une transition entre nature et urbanisation. La localisation devra être précisée dans les OAP. ➤ Toute aire de dépôt permanent devra être masquée par une haie de taille adaptée (règlement art.13). |



Extrémité 1

Calvaire

haie

Garage

Entrée actuelle

Extrémité 2

Phase 5

| FONCTION | CARACTERISTIQUES ACTUELLES | |
|--------------------|---|--|
| Axe de circulation | Vitesse TROP élevée. Le bateau, seul, n'a que trop peu d'effets. Caractère urbain apparaît. | |
| Axe d'échange | Entrée/sortie de maisons. L'échange est de plus en plus important et de fait de plus en plus dangereux. | |
| Espace commun | Existence de trottoirs stabilisés. Fonction circulatoire. | |
| Forme urbaine | La ville se dessine clairement en contrebas. Deux arbres hauts dessinent une porte d'accès . Front bâti diffus et unilatéral. | |

Constat : L'entrée de ville est marquée par la présence d'un bateau en milieu de route ainsi que par **deux importants arbres** qui marquent le début d'un alignement végétal le long de la D965.

Le « bateau » devant tout de même permettre le passage des poids lourds et des convois exceptionnels, il ralentit peu ou pas les véhicules légers.

Lorsque l'on porte notre regard en étant dos à la ville, à droite de la route **le paysage est largement ouvert**. La vitesse des automobilistes reste toujours élevée.



Extrémité 1

Calvaire

haie

Garage

Entrée actuelle

Extrémité 2

Phase 5

| Thèmes | Enjeux/préconisations |
|----------------------------|---|
| Bruit | Réduire la vitesse à 50km/h. La signalétique devra être adaptée. |
| Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter les accès sur la RD965 (règlement art.3). Un seul accès sera prévu par les OAP. ➤ Exiger un recul des bâtiments afin de créer de véritables zones de transition. Distance à définir.(exposition de véhicules, présence de piétons) (règlement art.6) |
| Intégration architecturale | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Limitation des hauteurs de bâtiments. Cette hauteur sera équivalente à celle du garage existant. (règlement art.10) ➤ Interdire les murs pleins en clôtures et n'autoriser que les grillages simples accompagnés ou non de haies vives d'essences diverses. (règlement art.11) ➤ Réglementer les couleurs de façade (pas de couleurs trop vives). Un nuancier pourra être proposé. (règlement art.11) |
| Intégration urbanistique | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les trottoirs devront être prolongés afin de créer une liaison avec le reste du tissu urbain. ➤ Poursuivre la desserte interne de la zone en créant une trame viaire cohérente et adaptée. (les principes seront définis par les OAP) |
| Intégration paysagère | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Création d'un accompagnement végétal non linéaire en bordures de zone afin de créer une transition entre nature et urbanisation. La localisation devra être précisée dans les OAP. ➤ Toute aire de dépôt permanent devra être masquée par une haie de taille adaptée (règlement art.13). |



Phase 6

| FONCTION | CARACTERISTIQUES ACTUELLES | |
|--------------------|---|--|
| Axe de circulation | Vitesse encore un peu trop élevée. Le radar pédagogique assure une diminution, néanmoins elle arrive trop tardivement. Axe urbain. Champs de vision rétréci. | |
| Axe d'échange | Fonction d'échange diminuée. Les sorties de propriétés sont absentes. Carrefour visible et sécurisé | |
| Espace commun | L'espace commun a encore une fonction uniquement circulatoire. Possibilité et intérêt d'arrêt très faible. Trottoirs peu praticables (revêtement et plantations). | |
| Forme urbaine | Front bâti dense (murs). Le tissu urbain s'impose. Plantation d'arbres. | |

Constat : Des deux côtés de la route on retrouve des maisons plus anciennes, offrant un **caractère urbain très clair**. Matériaux utilisés : calcaire et terre cuite. Homogénéité des toitures.

Les **aménagements des bas côtés** sont **plus ou moins bien entretenus** et structurent tant bien que mal la voirie. **Lecture floue des espaces communs**. On remarque aussi que cette route ne possède pas de passage piéton.



Extrémité 1

Calvaire

haie

Garage

Entrée actuelle

Extrémité 2

Phase 6

| Thèmes | Enjeux/préconisations |
|----------------------------|--|
| Bruit | Réduire la vitesse à 50km/h. La signalétique devra être adaptée. |
| Sécurité | Proposer des trottoirs permettant une circulation à tous |
| Intégration architecturale | |
| Intégration urbanistique | |
| Intégration paysagère | |



Orientations d'Aménagement et de Programmation

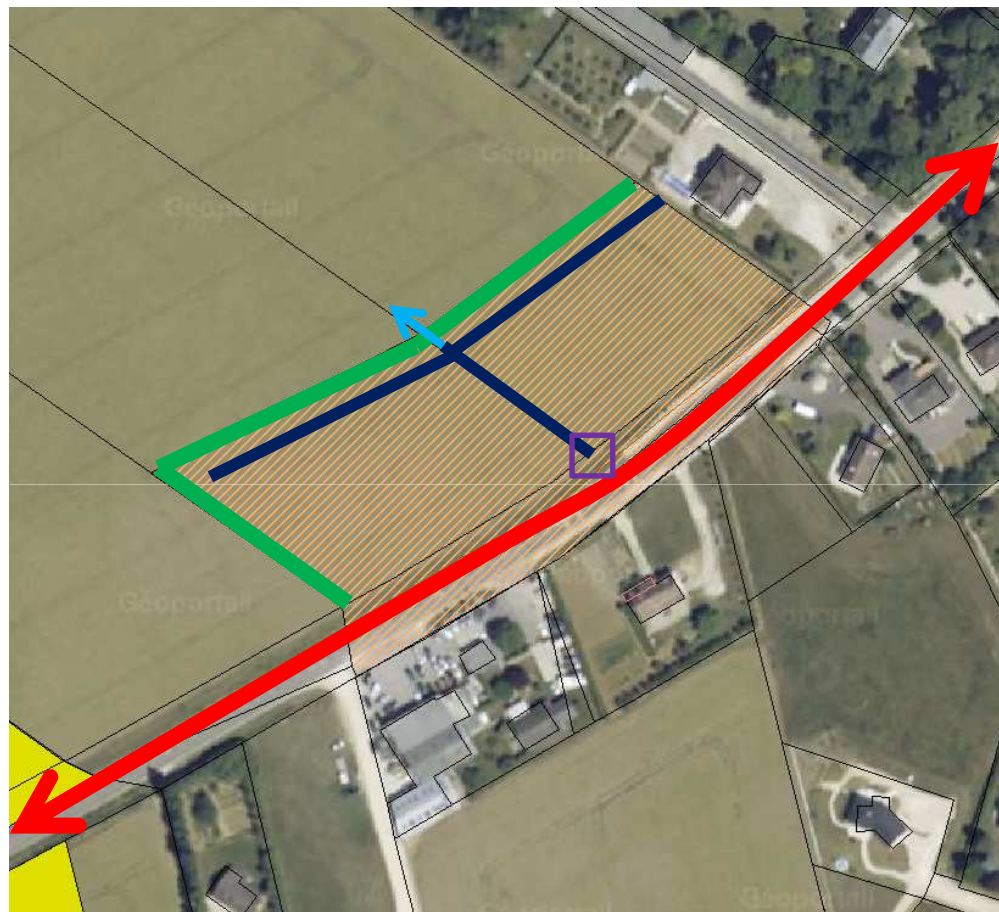
L'objectif pour cette zone est de permettre l'accueil de personnes en assurant leur sécurité par rapport à l'axe viaire. Il conviendra donc de limiter les accès à la voie classée à grande circulation. L'intégration paysagère est un autre point important du fait de la topographie locale, la zone étant localisée sur un secteur en légère pente, regardant la vallée. La création d'ensembles végétalisés permettra de parvenir à cet objectif.

Enfin, il s'agit de préserver l'entrée de ville et de créer un ensemble urbain et architectural cohérent et s'intégrant au mieux à l'environnement du site.

Dans une perspective d'agrandissement de la zone, les futures liaisons viaires doivent être envisagées et leur réalisation facilitée.

La taille et la couleur des bâtiments devront être réglementées dans le but d'obtenir un ensemble architectural cohérent, ainsi qu'une correspondance urbanistique et une intégration paysagère optimales.

Secteur à vocation d'activité UE



Légende

- ● ● Alignement d'arbres existant
- ● ● Alignement d'arbres à créer
- Principe de réseau viaire
- Principe de plantation de végétaux arborés d'essences et de tailles variées
- Principe de raccordement à la trame viaire existante
- ➔ Ne pas hypothéquer les potentialités de prolongation de la voirie à long terme

Orientations d'Aménagement et de Programmation

- Limiter les accès sur la RD965 afin de garantir la plus grande sécurité possible. Un seul accès sera autorisé. (règlement art.3).
- Exiger un recul des bâtiments afin de créer de véritables zones de transition. Dans le but d'obtenir une unité d'entrée de ville, les bâtiments devront s'aligner à 15 mètres du bord correspondant de la voirie. (règlement art.6)
- Limitation des hauteurs de bâtiments. Cette hauteur sera définie en fonction des bâtiments existants. (règlement art.10)
- Interdire les murs pleins en clôtures et n'autoriser que les grillages simples accompagnés ou non de haies vives d'essences diverses. (règlement art.11)
- Réglementer les couleurs de façade. Les couleurs trop vives sont à proscrire. (règlement art.11).
- Poursuivre la desserte interne de la zone en créant une trame viaire cohérente et adaptée.
- Création d'un accompagnement végétal non linéaire en bordures de zone afin de créer une transition entre nature et urbanisation.
- Toute aire de dépôt permanent devra être masquée par une haie de taille adaptée (règlement art.13).
- Conserver le fossé existant le long de la route RD965.
- L'orientation des bâtiments sera parallèle à la route RD965.

Dessin illustratif

Exemple d'implantation végétale non linéaire de taille et d'essences variées

