

DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

COMMUNE DE PROVINS



PLAN LOCAL D'URBANISME



APPROBATION 25 AVRIL 2013

Modification : 12 JUL. 2019
document du 24/05/2019

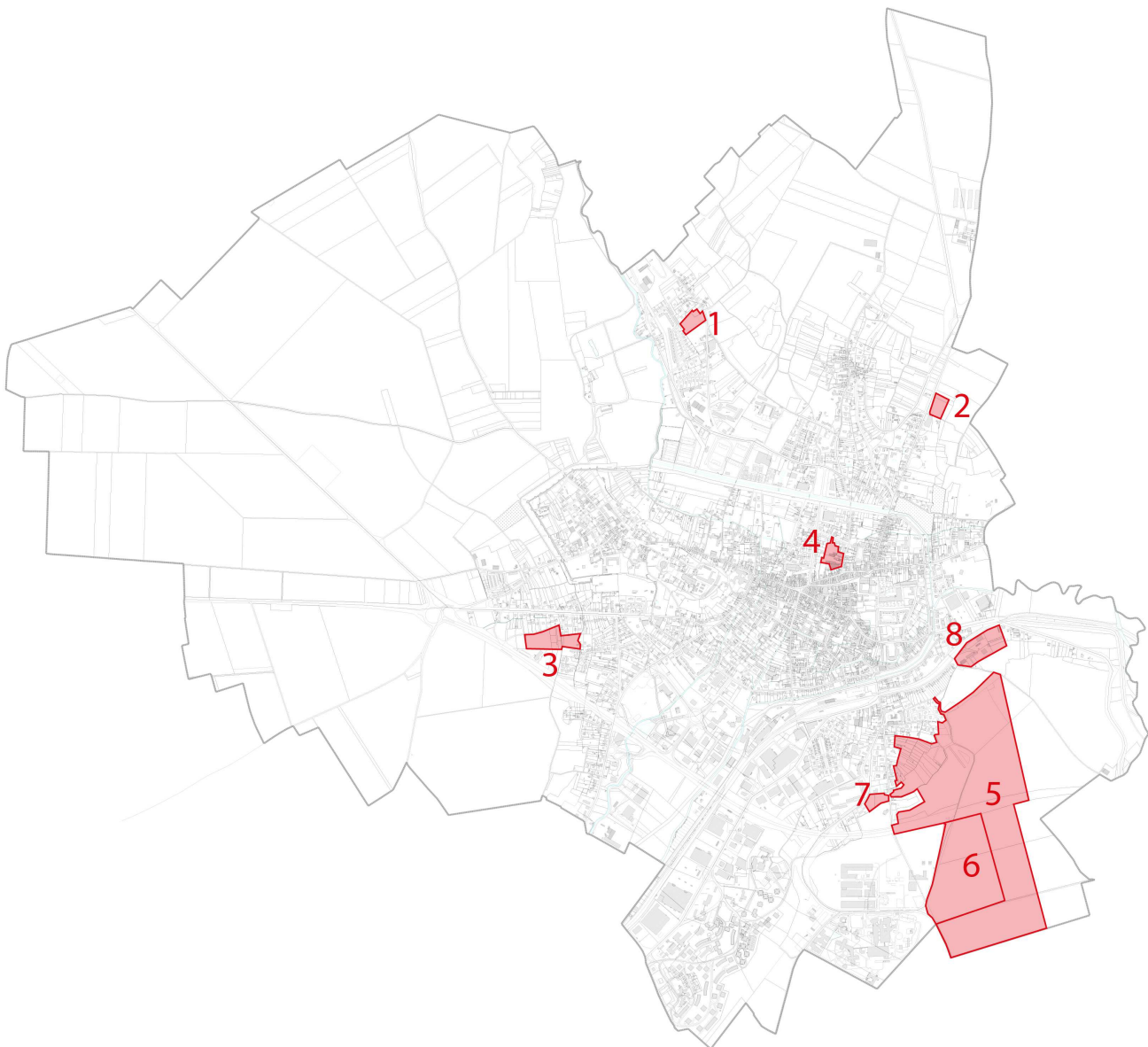
Pièce n°4

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Sommaire

Huit secteurs particuliers	4
1. Secteur du Petit Fleigny / Coudoux	5
2. Secteur de la rampe Saint Syllas	6
3. Secteur chemin des Maçons	7
4. Secteur rue de Rebais/ Rue du Pré aux clercs.....	8
5. Secteur Massonnes, Marengo et Pannevelles	9
6. Secteur des Pannevelles.....	16
7. Secteur Route de Chalaute	17
8. Secteur rue d'Esternay.....	18

Huit secteurs particuliers



Les orientations d'aménagement et de programmation du PLU de Provins, conformément aux articles L. 123-1-4 et R. 123-3-1 du code de l'urbanisme, visent à définir les conditions d'aménagement de certains secteurs à restructurer, renouveler et densifier dans les zones déjà urbanisées de la commune ainsi que dans des secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation à court, moyen ou long terme, dans le cadre du présent PLU ou à la suite d'une modification ou révision du PLU.

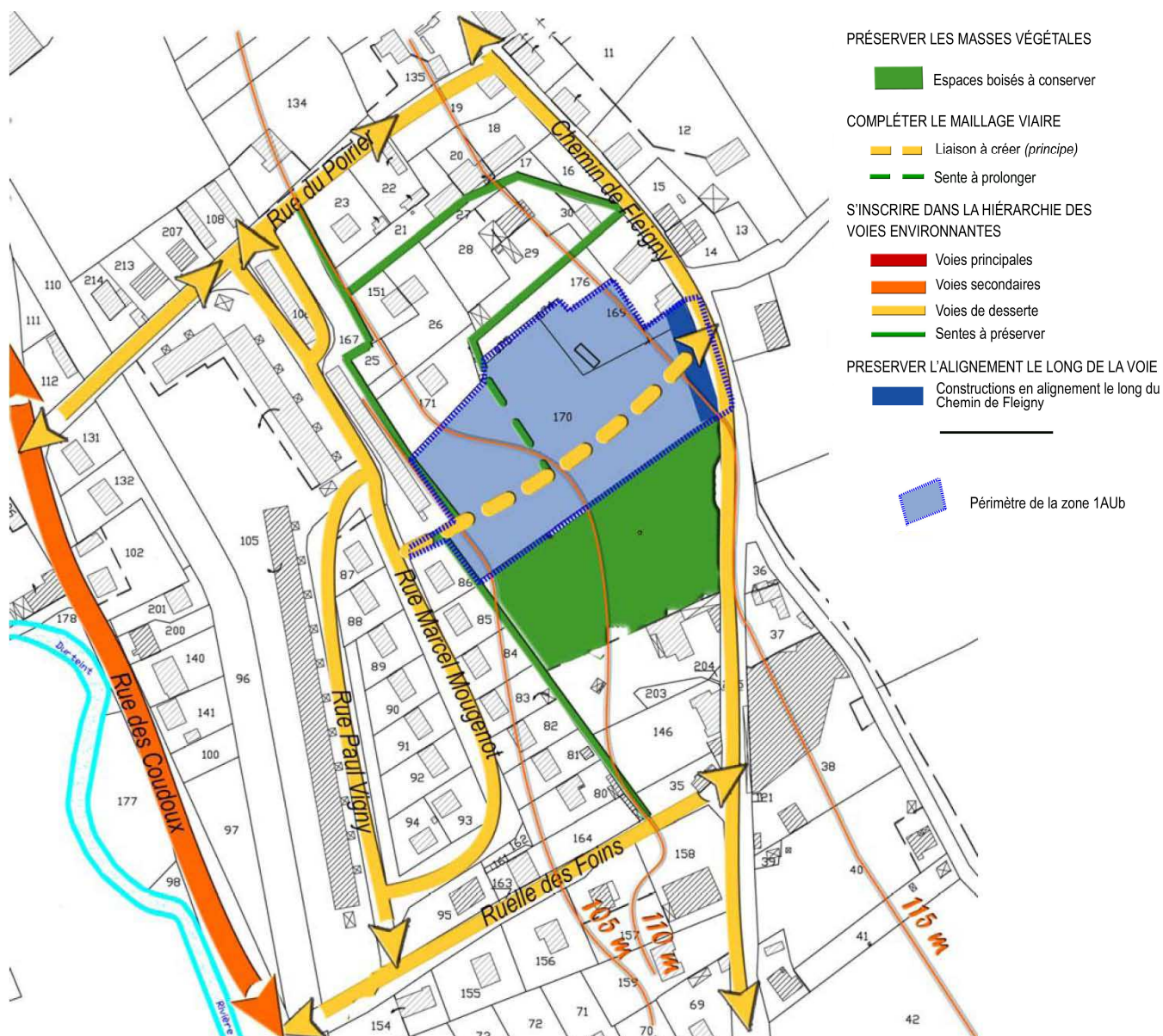
Ces orientations d'aménagement et de programmation concernent huit secteurs délimités sur la carte ci-dessus :

1. Secteur du Petit Fleigny / Coudoux
2. Secteur de la rampe Saint Syllas
3. Secteur chemin des Maçons
4. Secteur rue de Rebais/ Rue du Pré aux clercs
5. Secteur Massonnes, Marengo et Pannevelles
6. Secteur des Pannevelles
7. Secteur Route de Chalaudre
8. Secteur rue d'Esternay

Les orientations d'aménagement définissent des prescriptions permettant d'inscrire les futurs projets d'aménagement en relation et en continuité avec le reste des espaces urbanisés et dans le respect de l'environnement, du site et des paysages naturels et urbains.

1. Secteur du Petit Fleigny / Coudoux

Secteur 1AUB – cf. pièce n°5.1.2 du PLU



Le secteur 1AUB du PLU de Provins a vocation à recevoir un développement urbain sous forme d'habitat au nord du quartier d'habitat des Coudoux.

La desserte du secteur 1AUB s'organisera par une voie nouvelle qui se raccordera à ses extrémités aux voies existantes : la création de cette voie viendra ainsi compléter le réseau de voies de desserte existant. Cette future voie reliera la rue Marcel Mougenot, au niveau de la parcelle n°168, au Chemin de Fleigny, et sera à sens unique, en remontant le coteau.

Cette voie sera traitée de manière qualitative. Elle intégrera des espaces publics de stationnement latéral sur un côté de la voie en alternance avec des plantations (arbres de hautes tiges ou espèces arbustives...). Une place confortable sera faite à la circulation des piétons.

La sente dite des Jardins de Fleigny, aujourd'hui en impasse, sera prolongée pour se raccorder à la nouvelle voie.

Le parti d'aménagement proposera que tout ou partie des constructions soit implantée à l'alignement le long du chemin de Fleigny pour respecter l'implantation originelle du bâti le long de cette voie.

En termes de volumétrie, les constructions se composeront d'un rez-de-chaussée surmonté d'un étage et de combles en cas de toiture à pente et d'un rez-de-chaussée surmonté d'un étage en cas de toiture terrasse.

Sur le plan programmatique, une trentaine de logements individuels groupés et/ou en petits collectifs sera créée.

2. Secteur de la rampe Saint Syllas

Secteur 1AUc - cf pièce n°5.1.2 du PLU



Le secteur 1AUc de Provins a vocation à recevoir un développement urbain sous forme d'habitat. Sur ce secteur de Provins, des présomptions d'anciennes exploitations de carrières souterraines sont avérées. Aussi, son ouverture à l'urbanisation sera précédée des études de sols préalables nécessaires à confirmer la stabilité des sols.

La desserte du secteur 1AUc sera organisée par une voie nouvelle qui se raccordera à ses deux extrémités à la rampe St Syllas. Cette dernière étant à sens unique, la voie créée obéira au même principe avec : une entrée au sud du secteur qui empruntera le tracé de la sente dite de la Croix Rouge, et une sortie plus au nord.

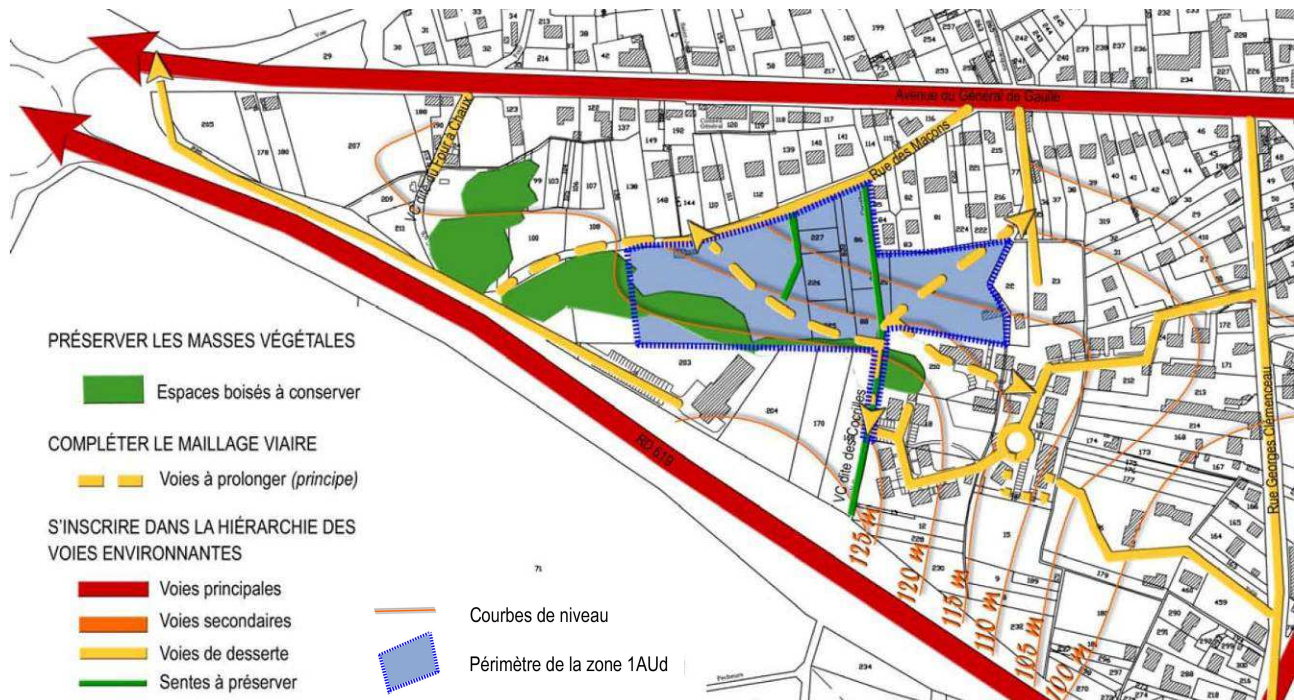
Les masses boisées situées le long de la rampe Saint-Syllas seront préservées afin d'implanter les constructions derrière la frange boisée, qui limitera leur impact dans le paysage.

En termes de volumétrie, les constructions se composeront d'un rez-de-chaussée surmonté de combles.

Sur le plan programmatique, une dizaine de logements individuels sera créée.

3. Secteur chemin des Maçons

Secteur 1AUd cf. pièce n°5.1.3 du PLU



La zone 1AUd de Provins a vocation à recevoir un développement urbain sous forme d'habitat.

La desserte du secteur 1AUd s'organisera par de nouvelles voies qui se raccorderont à leurs extrémités aux voies existantes, notamment le chemin des Maçons et la voie desservant le lotissement du Dôme. Les sentes existantes seront préservées et prolongées au sein de l'opération.

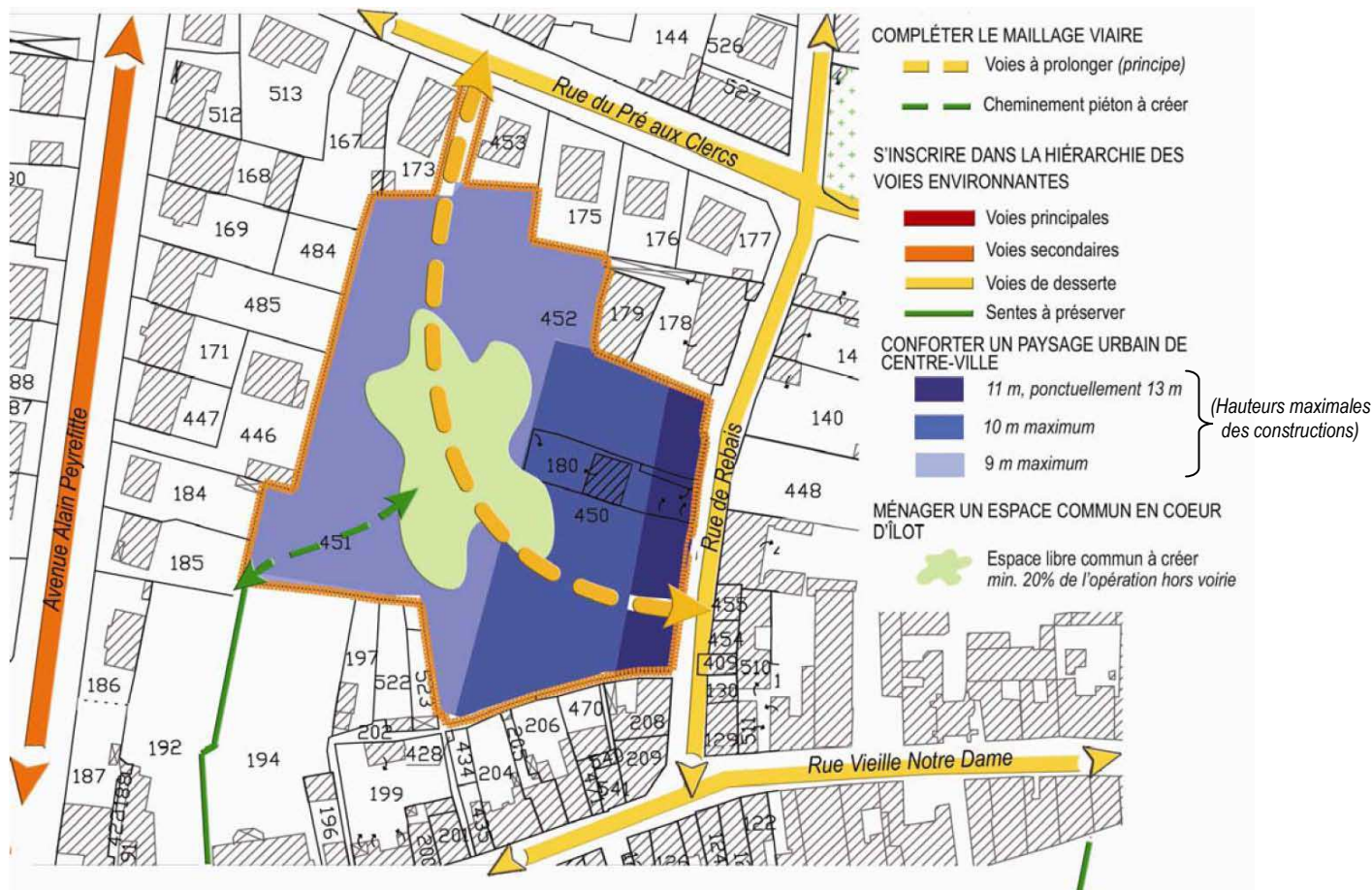
Les voies de desserte seront traitées de manière qualitative. Elles intégreront des espaces publics de stationnement latéral sur un côté de la voie en alternance avec des plantations (arbres de hautes tiges ou espèces arbustives...). Une place confortable sera faite à la circulation des piétons.

Les masses boisées situées en crête de coteau dans la zone 1AUB seront préservées.

Il sera réalisé une trentaine de logements de type maison individuelle ou maison de ville et/ou logements intermédiaires et/ou petits collectifs.

4. Secteur rue de Rebais/ Rue du Pré aux clercs

Zone UAa, cf pièce n°5.1.3 du PLU



Ce secteur du centre-ville de Provins a vocation à recevoir un développement urbain principalement à vocation d'habitat.

La desserte du secteur doit s'organiser par une voie nouvelle qui se raccordera à ses extrémités aux voies existantes : la création de cette voie viendra ainsi compléter le maillage existant dans le centre-ville et permettre la desserte du cœur d'îlot.

Ainsi, cette voie reliera la rue du Pré aux Clercs à la Rue de Rebais. La sente existante entre les parcelles n° 192 et 194 sera raccordée à la nouvelle voie de desserte.

Situé en plein centre-ville, ce secteur doit s'inscrire en cohérence avec le tissu et le paysage urbains qui constituent son environnement. Le parti d'aménagement proposera un alignement des constructions nouvelles le long de la rue de Rebais, afin de conserver un caractère de centre-ville. Les constructions les plus hautes seront réalisées sur la rue de Rebais. A l'intérieur de l'îlot, la hauteur des constructions, petits collectifs ou maison de ville, sera limitée afin de s'harmoniser avec les constructions de type pavillonnaire existantes sur l'avenue Alain Peyrefitte et la rue du Pré aux Clercs.

Entre 60 et 80 logements seront réalisés.

Enfin, le parti d'aménagement devra prendre en compte la création d'un espace commun au cœur de l'îlot, correspondant à 20 % du total de l'opération hors voirie. Cet espace pourra comprendre des places de stationnements et les espaces communs (placette, square, aires de jeux pour enfants...). Au minimum la moitié des espaces communs créés seront plantés et végétalisés.

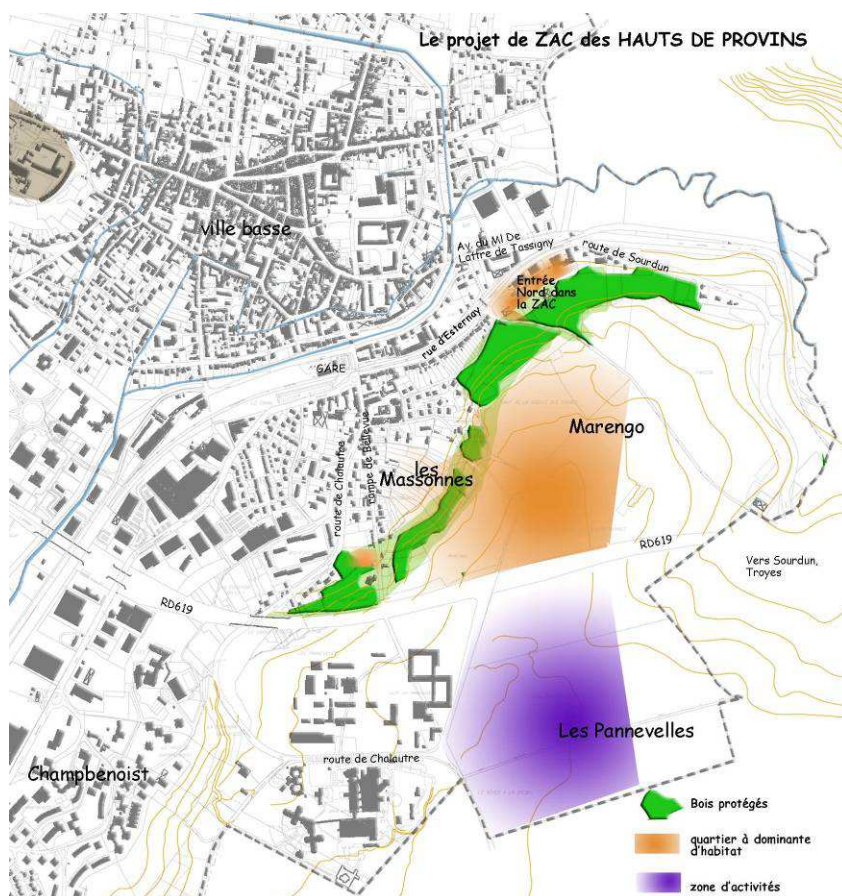
5. Secteur Massonnes, Marengo et Pannevelles

Zones 2AU, 2AUX et 1AUXa, cf pièces n°5.1.3 et 5.1.4 du PLU

Ce secteur situé au sud-est du territoire communal couvre une soixantaine d'hectares qui sera progressivement ouvert à l'urbanisation sous forme de Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.). Le nord de la RD619 est classé en zone 2AU, le sud de la RD619 est classé en d'une part en zone 1AUXa ouverte à l'urbanisation, et d'autre part en zone 2AUX, zone non ouverte à l'urbanisation. Devant l'ampleur des aménagements et face aux enjeux de l'urbanisation de ce secteur, les élus de Provins et de la Communauté de Communes du Provinois ont lancé des études préalables qui leur ont permis de se positionner sur un programme et de valider des grandes orientations d'aménagement présentées ci-dessous.

Ce projet d'aménagement sera inscrit dans une démarche de développement durable. Seront ainsi particulièrement favorisés :

- Une gestion économe de l'espace,
- Une gestion alternative des eaux pluviales tant au niveau de l'opération d'aménagement qu'au niveau de la parcelle (aménagement de noues et de bassins de rétention paysagers, utilisation de matériaux perméables pour les espaces publics, récupération des eaux pluviales...),
- La préservation et la valorisation des espaces boisés,
- Le développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo, marche à pied),
- Une certaine densité dans les programmes afin de mutualiser les services urbains : tri et collecte des déchets par exemple...
- La construction de bâtiments de qualité environnementale (maîtrise de la consommation d'énergie, choix de procédés et de produits de construction respectueux de l'environnement...)



Cette opération d'urbanisme prévoit la réalisation d'un quartier d'activités au sud de la RD619 et un quartier à vocation plus particulièrement d'habitat au nord de cette route d'importance régionale.

Le programme dans le secteur de Marengo, prévoit la réalisation de 600 à 800 logements couvrant une large gamme des typologies ainsi que les équipements de proximité nécessaires à la vie de quartier (groupe scolaire, locaux associatifs, terrains multisports, aires de jeux, locaux d'accueil pour la « petite enfance »...).

La première tranche du secteur des Pannevelles prévoit l'aménagement de 12 hectares à vocation d'activités économiques.

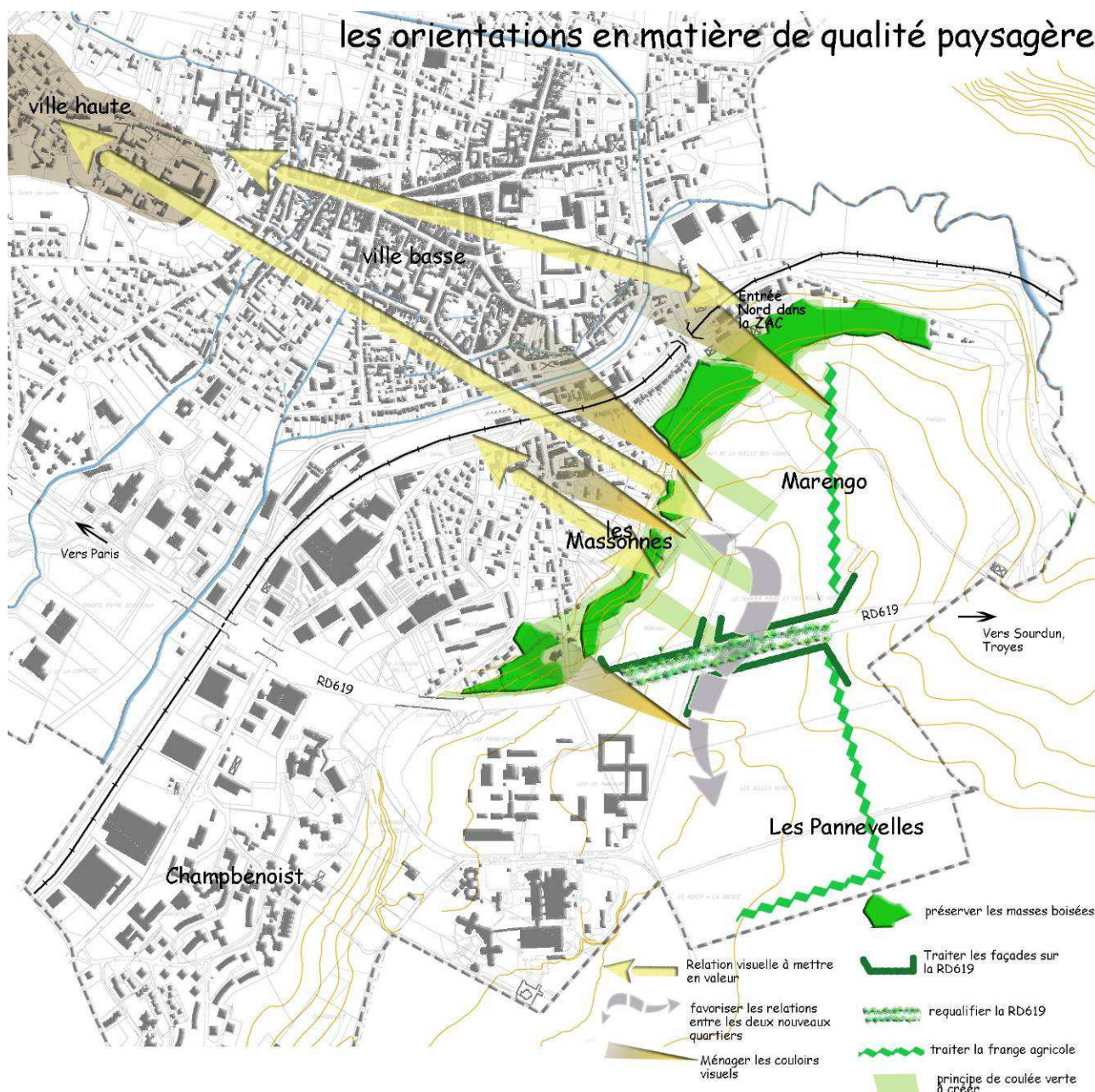
Les orientations d'aménagements pour ce secteur de Provins couvrent 3 grands champs :

- Le paysage
- Les liaisons entre la ville et le cœur du secteur d'urbanisation nouvelle
- La mixité fonctionnelle et sociale

A. Le paysage

Les enjeux d'aménagement en matière de paysage consistent :

- ↳ à inscrire le projet dans son environnement :
 - en regard de la ville haute et de la ville basse (préserver les perspectives lointaines),
 - sur le plateau agricole coupé par la RD 619 (traiter la limite de la zone agricole avec la zone urbanisée, qualifier l'entrée de ville, aménager les « façades » le long de la RD 619)
 - mettre en valeur les masses boisées existantes
- ↳ à constituer un nouveau paysage urbain de qualité (traitement des espaces publics, harmonie et cohérence des typologies urbaines et des volumétries du bâti...) dans le secteur d'habitat et dans la zone d'activités.



1. Inscription des nouvelles urbanisations en regard de la ville haute et de la ville basse

La mise en valeur des perspectives visuelles vers les éléments remarquables du patrimoine :

L'organisation de la composition urbaine du quartier, sa structure paysagère et son architecture, tiendront compte des points de vue depuis le tissu urbain existant vers les secteurs d'urbanisation nouvelle et depuis les Marengo vers la ville haute. Le parti d'aménagement devra notamment proposer la création de coulée verte desservant le quartier et offrant des points de vue sur la ville haute.

La prise en compte de la géographie du site :

Le site à urbaniser se situe en flanc de coteau jusqu'au plateau ; les constructions nouvelles devront s'inscrire dans la topographie du site.

Le parti d'aménagement des Z.A.C. devra prendre en compte les réalités du relief du site et proposer un épannelage de la hauteur des volumes construits de la vallée au plateau :

- les constructions situées au nord de la masse boisée, à flanc de coteau, au lieu-dit Les Massonnes et à l'entrée nord du futur quartier le long de la rue d'Esternay qui constitue également une des entrées de ville, seront très visibles depuis les sites historiques. Le paysagement de ces secteurs ainsi que la volumétrie et l'architecture des constructions devront être particulièrement étudiés ;
- les constructions situées au sud de la masse boisée seront de faible hauteur dissimulées par la frange boisée, elles permettront de créer un premier front bâti pour limiter les impacts des constructions. Le traitement paysager des espaces publics à créer et des voies structurantes permettra de créer un deuxième front arboré au-delà duquel les constructions plus élevées pourront être positionnées
- les constructions à vocation d'activités sur Les Pannevelles, qui seront réalisées sur les parcelles donnant sur la RD619 et la RD1 seront situées en premier plan et seront les plus prégnantes dans le paysage lointain et notamment depuis la Ville Haute. Elles seront de plus faible hauteur que dans le reste de la zone d'activités de manière à créer un premier front bâti moins prégnant.

Une attention devra être particulièrement portée aux choix des matériaux et des couleurs des constructions qui devront s'harmoniser avec les qualités du site et se fondre dans le paysage.

2. La mise en valeur des masses boisées

Le site d'implantation du futur quartier d'habitat est bordé au nord par un vaste massif boisé situé en ligne de coteau, caractéristique des paysages provinois. Ces boisements protégés au titre des espaces boisés classés, et de la ZPPAUP constituent aujourd'hui, la limite ville – campagne, et seront demain inclus au cœur du territoire urbanisé. Leur usage en sera changé. Ils pourront être ouverts au public après entretien. Les voies d'accès au secteur d'urbanisation nouvelle traverseront ces bois. Elles seront paysagées.

3. Les urbanisations nouvelles sur le plateau agricole traversé par la RD619

Sur le plateau, de part et d'autre de la RD619, les constructions nouvelles impacteront plus particulièrement les zones agricoles et l'entrée Est dans Provins.

La gestion des franges urbaines :

A l'Est des futures urbanisations, la limite ville–campagne sera très visible depuis la RD619, le parti d'aménagement devra prendre en compte cette réalité et proposer un traitement paysager homogène et cohérent :

- × **Aux Pannevelles**, les franges entre la zone d'activités et la zone agricole seront traitées par une limite identifiable et homogène sur l'ensemble de la longueur urbanisée.
- × **A Marengo**, une transition en douceur entre espaces construits et espaces cultivés devra être proposée : par exemple des constructions de faible hauteur dans des jardins paysagés, limités par des murs de clôtures sur lesquels viendront s'appuyer ponctuellement des éléments de constructions (façades, garages...).

Le traitement de la RD619 :

Déviée il y a une trentaine d'années du centre ville de Provins, cette voirie de transit s'inscrit en rupture avec la topographie du site et des paysages. Le développement de l'urbanisation de part et d'autre de cette voie, dans la traversée des secteurs Marengo et Pannevelles, l'inscrira au cœur du tissu urbain de Provins. Il y sera créé une nouvelle entrée dans la ville de Provins.

Cette voie traversera désormais un secteur en agglomération et sa vitesse de circulation, de ce fait, sera réduite à 50 km/heure.

Un seul rond-point desservira dans un premier temps le quartier des Marengo et celui des Pannevelles mais le parti d'aménagement devra intégrer les possibilités de réaliser ultérieurement plusieurs franchissements.

La façade sur la RD619, vitrine de la zone d'activités, devra afficher un front bâti cohérent et les constructions implantées en retrait de la voie devront être alignées les unes aux autres.

4. La constitution d'un paysage urbain de qualité

Le traitement des espaces de voiries

Les voies recevront un traitement qualitatif varié en fonction de leur usage (voie structurante, voie de desserte, sente...). Une place confortable sera faite aux circulations douces (piétons et cycles) dans le quartier d'habitat et dans la zone d'activités.

Des espaces de stationnements publics seront intégrés dans la composition des espaces publics (en latéral le long des voies, aire de stationnement organisée derrière une clôture...)

Le concept et le vocabulaire (mobilier, matériaux) serviront à hiérarchiser les lieux, à transcrire les ambiances (public, urbain côté rue / intime, domestique côté jardin).

Les espaces publics

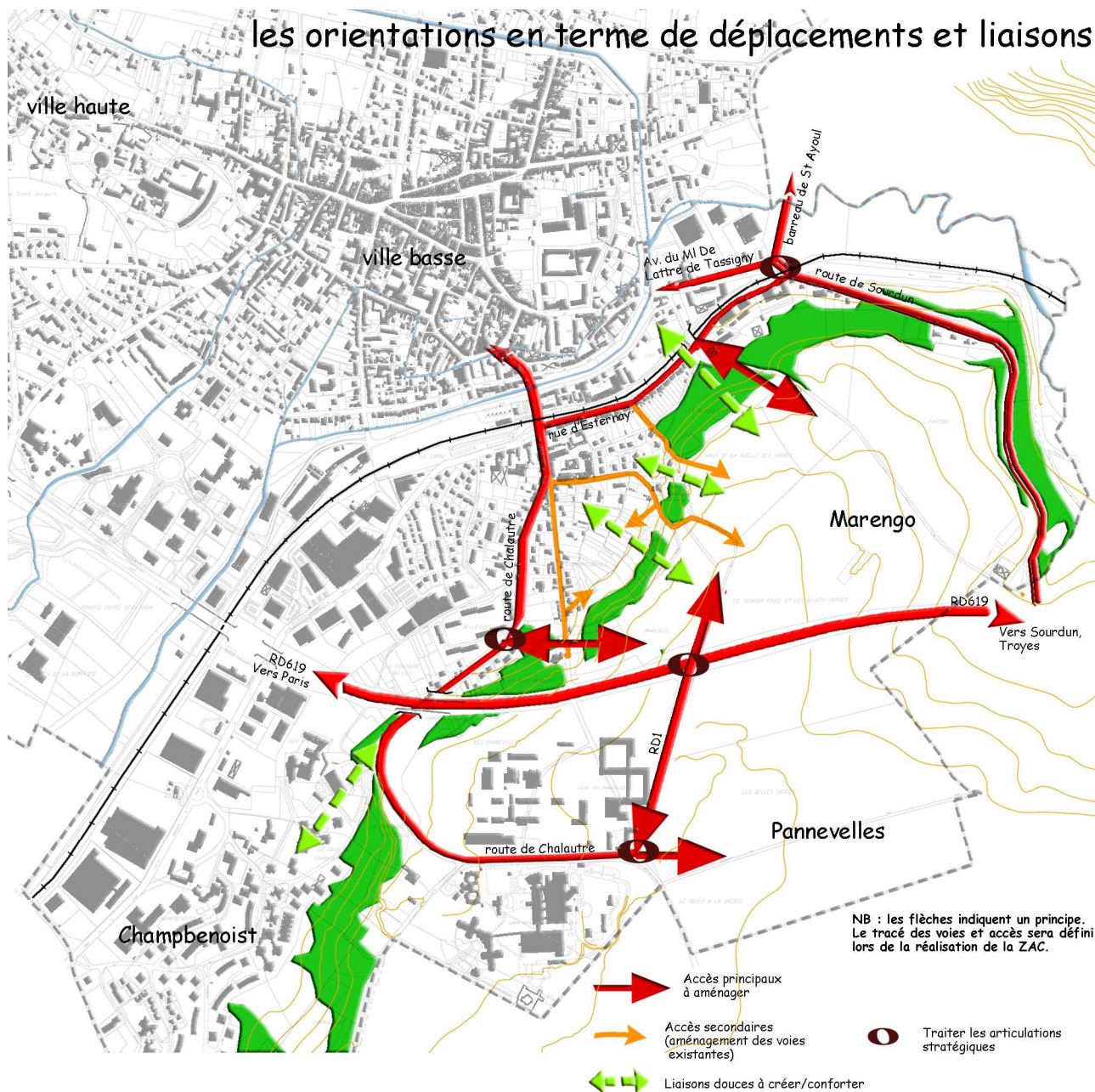
Le parti d'aménagement devra préserver les boisements existants et intégrer un parc public dans les masses boisées (en secteur naturel C de l'AVAP devenue SPR) situées entre les Massonnes et Marengo.

Les espaces publics devront être divers (voirie, placette, espaces verts, bois, square, mail...) et répartis sur l'ensemble des secteurs.

B. Les liaisons avec Provins et le maillage viaire interne aux futurs quartiers

Il s'agit de relier le nouveau quartier d'habitat et la zone d'activités entre eux et au reste de la ville. L'aménagement des Pannevelles et de Marengo permettra de raccrocher à la ville ChampbENOIST, le centre hospitalier et le lycée.

Pour des quartiers partagés par tous, le parti d'aménagement devra proposer un traitement lisible des accès, favoriser l'articulation avec les quartiers, et créer des liaisons nouvelles entre Pannevelles et Marengos.



1. Les accès

Les entrées principales dans les futurs quartiers seront situées :

- Au nord, Rue d'Esternay, au droit du chemin de Belle Croix
- A l'ouest, Route de Chalautre,
- Au sud en prolongement de la route de Chalautre et RD1,
- La RD619 constituera également une entrée dans la zone d'activités et une entrée dans le quartier à dominante d'habitat

Les voiries et chemins existants seront des accès secondaires, traités en voie de desserte à sens unique, dans le sens de la montée. Le secteur des Massonnes sera desservi par la rampe de Bellevue et la ruelle aux Vignes.

Les modes de déplacements alternatifs à l'usage de la voiture seront privilégiés : des aménagements spécifiques pour les transports collectifs, à l'usage du vélo et à la marche à pied seront développés. Le traitement des voies circulées sera étudié de façon à limiter la vitesse des véhicules.

2. Le maillage viaire

Le parti d'aménagement devra prévoir la création d'un maillage viaire desservant les urbanisations nouvelles relié au réseau viaire existant en périphérie des nouveaux quartiers.

Le maillage viaire sera hiérarchisé autour d'une voie structurante reliant la route de Chalautre à la rue d'Esternay. Son tracé dans la traversée du coteau devra être étudié pour lui donner une pente acceptable ; voirie destinée à être le support des déplacements tous modes (automobile, transport en commun, piéton, vélo).

Le schéma viaire devra prendre en compte le prolongement possible des voies et liaisons vers l'est ultérieurement.

3. Les liaisons douces

Le parti d'aménagement devra également compléter le réseau de liaisons douces vers les quartiers périphériques existants (centre ville, gare SNCF, Champbenoist, Lycée et centre hospitalier...) et à l'intérieur du site aménagé. La traversée de la voie ferrée par la passerelle du chemin de Belle Croix devra être renforcée pour un accès facilité au centre-ville.

Les voies nouvelles structurantes devront intégrer des cheminements réservés aux piétons et cycles.

Les aménagements de la RD619 devront également prévoir une piste cyclable.

4. Le stationnement

Les choix en matière de stationnement devront conserver toutes les qualités d'usage et de paysage des espaces extérieurs privés et publics. Le stationnement lié aux immeubles de logements collectifs et les logements intermédiaires devra être réalisé pour partie en sous-sol.

C. La mixité fonctionnelle et la mixité sociale dans le secteur d'habitat

Dans le quartier d'habitat, il s'agit de favoriser la mixité fonctionnelle et permettre le développement d'autres modes d'occupation des sols en lien avec la vie de quartier et/ou compatible avec l'habitat, notamment en créant un lieu de centralité dans le quartier. Le parti d'aménagement devra également favoriser la mixité sociale de l'habitat.

Le long de la RD619, côté nord, en transition entre la zone d'activités et les quartiers d'habitat, un mode d'occupation des sols moins sensible aux nuisances sonores engendrées par le trafic routier que l'habitat, sera encouragé.

1. Création d'un espace de centralité dans le quartier d'habitat

Le parti d'aménagement devra prendre en compte la création d'un espace public porteur de centralité à l'articulation entre les secteurs déjà urbanisés au nord et les extensions prévues au sud. Les équipements du quartier seront implantés préférentiellement autour de cet espace (soit sur des terrains prévus à cet effet soit, intégrés en rez-de-chaussée d'immeubles collectifs). Une réserve foncière d'1 ha sera prévue pour les équipements du quartier. Ces équipements sont notamment :

- Un groupe scolaire (écoles maternelle et élémentaire)
- Un centre de loisir sans hébergement (CLSH)
- Un équipement de la « petite enfance »
- Des locaux pour les associations ou services à la population

De plus,

- Les équipements de plein air (aire multisports, square, jeux pour enfants) pourront être disséminés dans le quartier.

2. Programmation d'un parc de logements diversifié

Les logements créés aux Marengo et aux Massonnes devront répondre aux besoins d'une population sociologiquement équilibrée.

Il sera proposé une gamme de logements diversifiée : maison individuelle, maisons groupées, habitat intermédiaire, logements en immeuble collectif...

Aux Massonnes, il sera privilégié l'habitat individuel peu dense et de faible hauteur pour préserver le caractère paysager du site exposé en regard à la ville haute. Aux Marengo, les maisons individuelles seront implantées préférentiellement en limite des masses boisées et en limite ville-campagne à l'est, pour qu'elles constituent un premier front bâti. Les secteurs inconstructibles de la ZPPAUP seront intégrés aux jardins des maisons individuelles.

Le plan de masse s'appliquera à organiser les implantations des maisons dans le respect d'une trame villageoise traditionnelle : implantation de certaines constructions en alignement des voiries, création de murs pour délimiter l'espace public, création de placette ou cour commune..., tout en respectant l'intimité des jardins et espaces privatifs individuels.

Les maisons de ville et les maisons en bande seront disposées de sorte à créer une transition de densité entre les logements collectifs et les logements individuels.

Les immeubles de logements collectifs seront implantés sur les axes structurants du quartier et auront une hauteur ne dépassant pas 13 m.

Il sera recherché à l'échelle de l'îlot une mixité de programme regroupant des petits collectifs, des maisons individuelles de type maisons de ville et des logements intermédiaires.

6. Secteur des Pannevelles

Zone 1AUXa, cf pièce 5.1.4 du PLU

Ce secteur a vocation à recevoir un développement urbain à vocation d'activités, réfléchi globalement dans son articulation avec le quartier d'habitat à créer au nord de la RD619.

Les principes définis dans le cadre de l'orientation d'aménagement n°6 complètent et précisent ceux définis dans le cadre de la l'orientation n°5.

1. Desserte et accès

Aucune parcelle ne sera desservie par un accès direct à la RD619 et au Chemin des Belles Verges.

Les entrées-sorties dans la zone d'activités se feront par un carrefour aménagé en giratoire entre le chemin des Belles Verges et la Route de Chalaudre.

La desserte interne du secteur sera assurée par trois mails principaux, dont l'orientation est-ouest respectera les axes définis dans le schéma ci-contre. Ils seront ouverts à la circulation automobile et intégreront des principes de cheminements doux sécurisés et de qualité. Seul l'un de ces mails pourra déboucher sur le chemin des Belles Verges afin d'aménager une voie de secours.

Un principe de liaisons secondaires transversales, d'orientation nord-sud, découpera les îlots à créer. Leur nombre leur dimensionnement, et leur vocation (cheminements doux dédiés ou voies automobiles avec circulations douces) seront à déterminer en fonction du découpage des lots cessibles.

Chaque voie de desserte créée, si elle est en impasse, devra prévoir un retournement possible des véhicules de sécurité et de salubrité publique et des possibilités de prolongement à long terme.

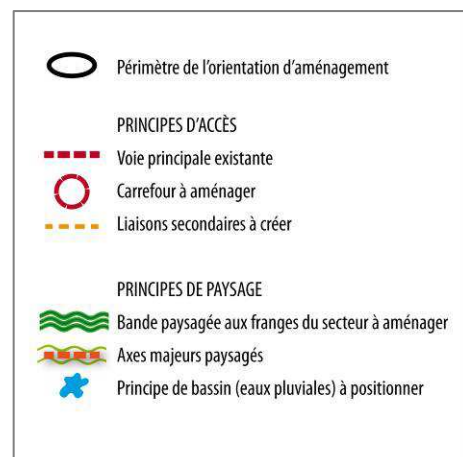


2. Paysage

Les mails est-ouest constitueront les lignes de force du paysage de la zone d'activités. Ils devront être dimensionnés et paysagés en rapport avec cette vocation.

L'ensemble des franges du site sera constitué d'une large bande paysagée inconstructible d'au moins 10 mètres de profondeur, à l'interface avec la RD619, le chemin des Belles Verges et la façade orientale, ouverte sur le grand paysage du Provinois, comme défini sur le schéma ci-dessus.

L'aménagement paysager du site devra prendre en compte la gestion des eaux pluviales par des principes de rétention à la parcelle, de noues paysagées et de bassin à créer et à positionner.



7. Secteur Route de Chalaudre

Zone UBa, cf pièce 5.1.4 du PLU

Ce secteur a vocation à recevoir un développement urbain principalement à vocation d'habitat. Son aménagement doit permettre un meilleur fonctionnement urbain dans ce secteur de la commune par la création d'une liaison est-ouest.

1. Desserte et accès

La desserte du secteur doit s'organiser par les rues existantes (route de Chalaudre et Rampe de Bellevue) et par la création d'une liaison reliant ces deux voies d'orientation est-ouest.

Pour des raisons de sécurité, les lots créés seront desservis par des accès directs à la liaison est-ouest à créer à l'intérieur de l'îlot. Un seul accès direct par voie sur la route de Chalaudre et la rampe de Bellevue sera autorisé, les lots devant être desservis prioritairement par la liaison à créer.

2. Paysage

Le parti d'aménagement repose sur un large paysagement de l'îlot.

La liaison est-ouest à créer s'inscrira dans une large bande paysagée et boisée dont la profondeur respectera les cotes inscrites sur le schéma ci-dessous.

Une large bande paysagée inconstructible sera réservée dans les fonds de parcelle, à l'interface avec le sentier du Bois Berquin, qui devra conserver sa vocation de sentier rural.

La profondeur de cette bande paysagée respectera a minima les cotes définies sur le schéma ci-dessous.

Une bande constructible dans laquelle pourront s'implanter les constructions est définie. Celle-ci s'élargira à l'est de l'îlot pour les lots situés à l'angle entre la Rampe de Bellevue et le Chemin du Bois Berquin, dans lesquels les constructions pourront s'implanter le long du chemin.

Au droit de la route de Chalaudre, les constructions devront tenir compte d'un alignement projeté de 6 mètres, comptés à partir de la limite parcellaire actuelle située au droit de la route de Chalaudre.

3. Programme

8 logements seront réalisés.

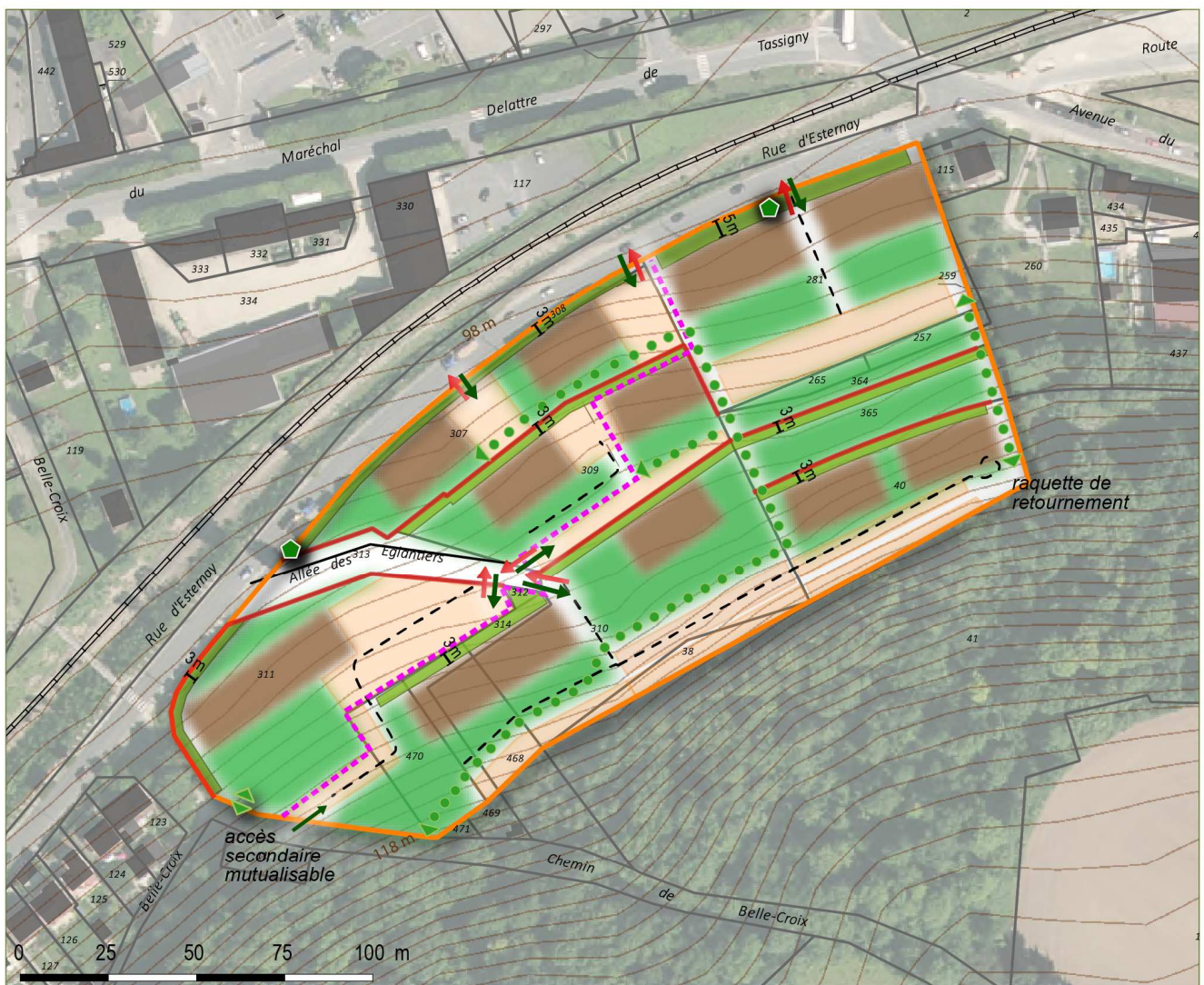


8. Secteur rue d'Esternay

Zone UAb, cf pièce 5.1.3 du PLU

Ce secteur à proximité du centre-ville de Provins, aujourd'hui occupé par des activités, a vocation à recevoir un développement urbain mixte.

La topographie du site doit être prise en compte dans le parti d'aménagement qui repose sur un principe de terrasses étagées.



- | | |
|--|--|
|  Périmètre de l'orientation d'aménagement | PRINCIPES D'ACCES |
|  Limite entre les deux phases de réalisation |  Voie de desserte existante |
|  Mur de soutènement à préserver et restaurer |  Voie de desserte interne à créer (tracé de principe) |
|  Principe d'implantation des constructions |  Entrée |
|  Espace libre paysager |  Sortie |
|  Espace paysager, jardin |  Accès piétons/cycles |
|  Aire potentielle dédiée au stationnement privé devant être plantée et pouvant être perméable |  Sente à créer (avec escaliers, rampes, si nécessaires) |
|  Espace dédié à la gestion des déchets | |

1. Desserte et accès

La desserte du secteur doit s'organiser par des accès sur la rue d'Esternay empruntant notamment un accès existant (allée des Eglantiers) comme mentionné sur le schéma ci-avant. L'accès secondaire éventuellement nécessaire sur le chemin de Belle Croix se fera au plus bas de celui-ci et sera mutualisable entre les deux phases.

Le parti d'aménagement intégrera des principes de circulations douces qui pourront prendre la forme de sentes, d'escaliers ou de rampes raccordant les différents « étages » du site, et reliant le secteur au chemin de Belle Croix au sud.

2. Programme

Il sera recherché à l'échelle de l'îlot une mixité de programme regroupant notamment des petits collectifs mais également des maisons individuelles de type maisons de ville et des logements intermédiaires.

140 logements environ seront réalisés. La réalisation pourra se faire en plusieurs phases :

- la première qui se réalisera sur 3 ans à partir de l'approbation de la modification pour un total de 85 logements minimum et maximum 95,
- la seconde, ouverte à l'urbanisation *à condition que la première phase soit achevée*, pour un total de 50 logements minimum et maximum 60.

3. Paysage et parti d'aménagement

Situé en covisibilité avec la Ville Haute et à proximité du centre-ville, ce secteur doit s'inscrire en cohérence avec le tissu et le paysage urbains qui constituent son environnement. C'est pourquoi l'étagement des constructions associé à leur disposition en décalage les unes par rapport aux autres permettra de dégager des perspectives sur la Ville Haute depuis les habitations et de minimiser les vis-à-vis.

Le parti d'aménagement respectera le principe d'implantation des constructions. Cette implantation vers la rue d'Esternay (et non adossée au coteau) permet une optimisation des apports solaires et par conséquent une limitation des dépenses énergétiques, ainsi qu'un dégagement d'espace à destination des jardins.

A l'intérieur de l'îlot, la hauteur des constructions sera limitée à 13 mètres (soit un rez-de-chaussée + deux niveaux + un attique).

Les constructions seront implantées sur leur parcelle au cœur d'espaces largement paysagés. Ces espaces paysagers sont de deux sortes :

- des espaces libres paysagers à créer, inconstructibles. Ces espaces se retrouvent à chaque « étage » du site devant les constructions, dans des profondeurs minimums variables définies sur le schéma ci-avant.
- des espaces paysagers ou de jardins accessibles directement depuis les constructions. L'objectif sera d'éviter le stationnement des véhicules à proximité immédiate et en covisibilité des rez-de-chaussées.

Les espaces dédiés au stationnement privé à l'air libre seront de préférence plantés et perméables. Il s'agira d'étudier l'aménagement afin de minimiser les vues sur les espaces de stationnement depuis la rue et les habitations.

Il s'agira en outre de préserver les murs de soutènement en pierre existants et de les restaurer si nécessaire ; ces ouvrages structurent en effet le paysage et la morphologie du site.

Du point de vue de la gestion des déchets, les emplacements des dispositifs de récolte devront se situer le long de la rue d'Esternay afin de permettre un accès aisé pour les usagers et les véhicules de récolte et afin de simplifier les trajets de ces derniers.