

Commune de Tilloy-et-Bellay

Carte Communale Etude d'Entrée de Village (Art. L.111-1-4)



Notice de présentation



Etude réalisée par :



Environnement Conseil
Urbanisme Environnement Communication

61 chemin du Barrage 51000 CHALONS-EN-CHAMPAGNE
Tél. : 03.26.64.05.01 Fax : 03.26.64.73.32
environnement.conseil@wanadoo.fr

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
INTRODUCTION	3
PREMIERE PARTIE : LE DIAGNOSTIC	7
1. LE DIAGNOSTIC ROUTIER.....	9
2. LE DIAGNOSTIC DES RISQUES NATURELS ET DES NUISANCES	12
3. LE DIAGNOSTIC URBAIN, ARCHITECTURAL ET PAYSAGER	13
3.1. Le diagnostic urbain	13
3.2. Le diagnostic architectural.....	15
3.3. Le diagnostic paysager	17
DEUXIEME PARTIE : LE PROJET URBAIN	19
TROISIEME PARTIE : LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	23
1. LA ZONE 1	25
1.1. La prise en compte de la sécurité	25
1.2. La prise en compte des nuisances.....	26
1.3. La prise en compte de l'architecture	26
1.4. L'intégration paysagère.....	27
1.5. La prise en compte de l'urbanisme.....	28
2. LA ZONE 2	29
2.1. La prise en compte de la sécurité	29
2.2. La prise en compte des nuisances.....	29
2.3. La prise en compte de l'architecture	29
2.4. L'intégration paysagère.....	31
2.5. La prise en compte de l'urbanisme.....	31
3. LA ZONE 3	33
3.1. La prise en compte de la sécurité	33
3.2. La prise en compte des nuisances.....	33
3.3. La prise en compte de l'architecture	33
3.4. L'intégration paysagère.....	35
3.5. La prise en compte de l'urbanisme.....	35
CONCLUSION	37

Commune de Tilloy-et-Bellay

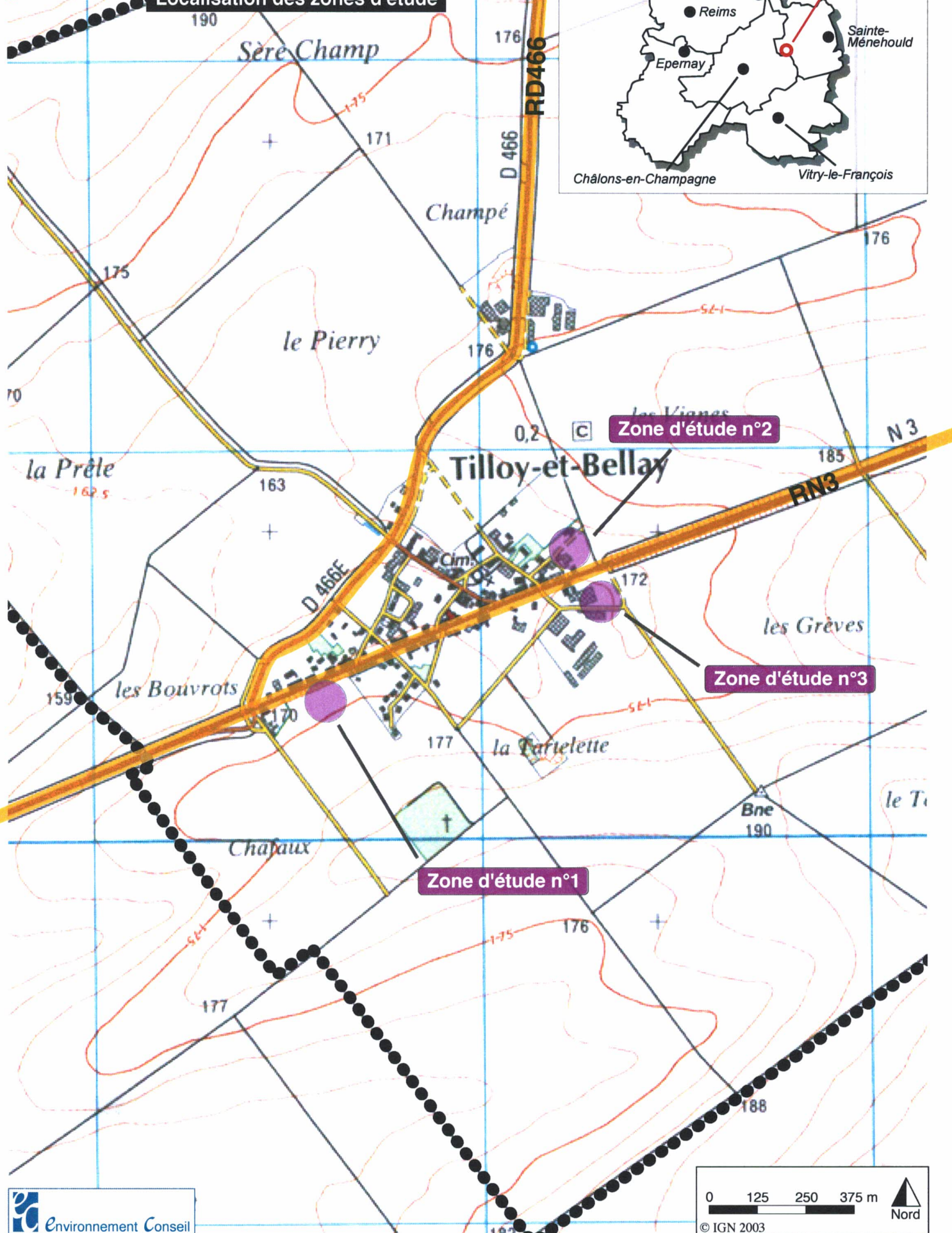
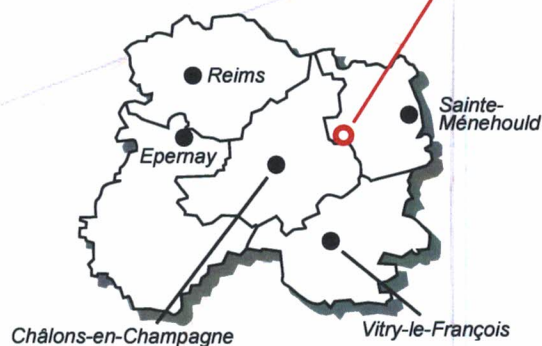
Etude d'Entrée de Ville

Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Localisation des zones d'étude

DEPARTEMENT DE LA MARNE

Tilloy-et-Bellay



INTRODUCTION

La commune de Tilloy-et-Bellay souhaite rendre constructible trois zones destinées à l'implantation de constructions à usage d'habitation.

La RD 3 est classée à grande circulation. Les 3 zones jouxtent la route départementale, et sont soumises par conséquent à l'application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme. Cette application se traduit par une bande d'inconstructibilité de 75 mètres à partir de l'axe central de la voie.

En effet, l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme stipule que :

« 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.

Dans les communes dotées d'une Carte Communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

 **La Commune de Tilloy-et-Bellay élabore actuellement une Carte Communale, décidée par délibération du Conseil Municipal le 28 mars 2006.**

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

☞ Afin de lever cette bande d'inconstructibilité, la commune présente une étude particulière (dite « Etude d'Entrée de Ville ») concernant trois zones justifiant la prise en compte **de la sécurité routière, des nuisances, de l'architecture, du paysage et de l'urbanisme**.

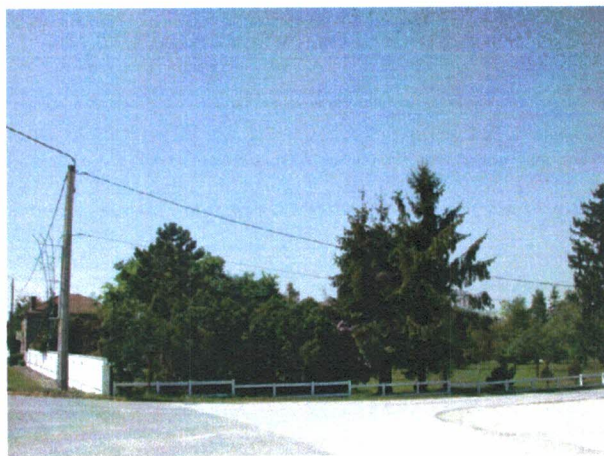
La zone 1 est située à l'entrée Ouest du village, dans la partie Sud-Ouest de son territoire, en bordure de la route départementale 3.



Terrains situés le long de la RD 3 entrée Ouest (Zone 1)

Les parcelles concernées par l'étude sont couvertes par l'activité agricole, il s'agit de champs cultivés et par quelques boisements. L'objectif est de rendre constructible cette zone en classant les parcelles en zone « U » de la Carte Communale. Ceci permettra à toute personne d'implanter une construction sur ces parcelles.

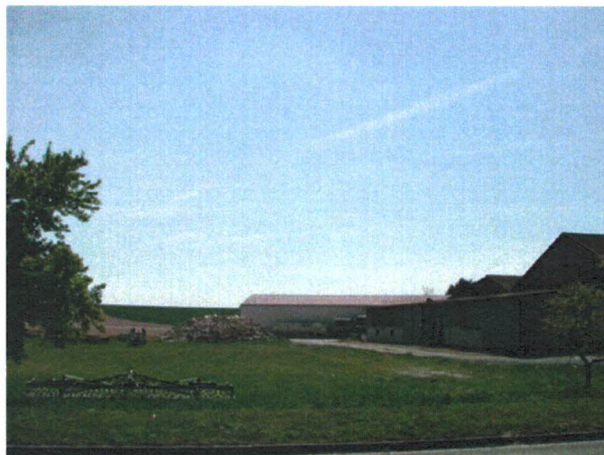
La zone 2 se trouve à l'entrée Est du village, au Nord de la RD 3.



Terrain situé le long de la RD 3 entrée Est (Zone 2)

La parcelle concernée par l'étude est partiellement boisée avec des arbres, arbustes, et fruitiers. L'objectif est de rendre constructible cette zone en classant les parcelles en zone « U » de la Carte Communale. Ceci permettra à toute personne d'implanter une construction sur ces parcelles.

La zone 3 est située également à l'entrée Est du village, au Sud de la RD 3, elle se situe également en bordure de la route départementale 3.



Terrain situé le long de la RD 3 entrée Est (Zone 3)

L'étude Entrée de Ville permettra d'autoriser une construction à usage d'habitation pour un exploitant agricole. Cette construction devra correspondre au siège social de l'exploitation et sera destinée au gardiennage de l'exploitation. La parcelle se trouve entre la ferme et le chemin rural. La parcelle de la zone 3, concernée par l'étude, sert aujourd'hui à entreposer divers matériels agricoles. Il s'agit d'espaces non cultivés.

PREMIERE PARTIE : LE DIAGNOSTIC

1. Le diagnostic routier

La RD 3 traverse le territoire communal de Tilloy-et-Bellay selon un axe Sud-Ouest/Nord-Est. En 2005, on recensait sur cette route un trafic de 3859 véhicules par jour. Ce chiffre est en baisse de 2,40% par rapport à 2004.

Au niveau des secteurs étudiés, la RD 3 présente une section rectiligne où l'on constate, parfois, des vitesses de circulation excessives.

La zone d'étude n°1 est située le long de la route départementale 3. Cet axe permet de relier entre elles les rues du village qui lui sont perpendiculaires.

A l'Est de la zone d'étude 1, en retrait par rapport à la RD 3, il existe déjà un lotissement relativement récent alors que le long de la route départementale les constructions sont anciennes.



Traversée de la RD 3 à l'entrée Ouest

Au sein du lotissement « La Croix de Tilloy », il existe une possibilité d'étendre la voirie « Rue Jean Hermant » pour **assurer une connection avec une nouvelle zone**. Une autre liaison, constituée d'un chemin peu large pourrait servir de **liaison piétonne** pour relier les zones d'habitations avec la RD 3.



RD 3 à l'entrée Ouest



Parking situé de part et d'autre de la RD 3

A l'entrée Ouest de la commune, un aménagement a été réalisé afin de faciliter et de **sécuriser l'accès** à la route de la Croix-en-Champagne (RD 466E et RD 466). La traversée est matérialisée par un « stop ».



Possibilité de raccordement dans le lotissement

Les zones d'études 2 et 3 sont situées à l'entrée Est de la commune. Aucun aménagement routier n'a été réalisé pour cette entrée de village.



Sortie Est par la RD 3



Entrée Est par la RD 3

On dénombre sur la période 1990-2005, 35 accidents corporels sur les routes de la commune, dont 23 sur la section courante de l'autoroute A4, 8 sur la RD 3, 3 au niveau de l'intersection RD 3 et RD 466 et au niveau de l'intersection de la RD 3 et d'une voie communale. Ces accidents ont impliqué 52 véhicules dont 41 véhicules légers et 7 poids lourds et causés 62 victimes dont 15 blessés graves. Parmi ces accidents, 3 se sont produits en agglomération et 4 en intersection.



Aménagement du carrefour

Néanmoins, **en terme de sécurité**, le carrefour entre la RD 3 et la Route de la Croix (RD 466E) présente des caractéristiques particulières.

En effet, venant de Somme-Vesle, l'accès à la RD 466^E nécessite d'emprunter une route parallèle à la RD 3 qui permet ensuite de traverser cette route départementale avec une meilleure visibilité. De plus, cet aménagement permet d'éviter le ralentissement ou le stationnement, sur la RD 3, de véhicules souhaitant traverser. Cet aménagement permet de réduire la vitesse avant l'entrée dans l'agglomération.

Le panneau d'agglomération se situe après cet aménagement, juste avant la première construction.

Enfin au cœur du village, la RD 3 a un tracé rectiligne, dans la traversée de la commune. Hormis l'aménagement de carrefour en entrée Ouest, aucun autre aménagement n'est réalisé et les véhicules qui souhaitent se rendre dans des rues perpendiculaires à la RD 3 coupent cette voie. Si des véhicules arrivent en face, ces automobilistes sont donc obligés de s'arrêter au milieu de la voie pour la couper, obligeant ainsi les véhicules arrivant derrière à freiner.



Entrée Ouest par la RD 3

Néanmoins, les entrées du village se caractérisent par une bonne visibilité due à la topographie plane et l'absence d'obstacle tels que des éléments arborés.

- ⇒ **Il est donc nécessaire de réfléchir globalement à la circulation et à la prise en compte de la sécurité sur l'ensemble du village.**

2. Le diagnostic des risques naturels et des nuisances

D'après le Porter-à-Connaissance fourni par le Préfet dans le cadre de l'élaboration de la Carte Communale, la RD 3 constitue **un axe à risque pour le transport des matières dangereuses** (produits inflammables, toxiques, explosifs ou radioactifs).

La commune n'est concernée par aucun risque naturel.

Concernant les nuisances, l'article L. 571-10 du Code de l'Environnement stipule que « Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectées par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire... ».

La largeur des bandes affectées par le bruit est établie en fonction de la catégorie de l'infrastructure, elle-même définie selon l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Il convient de rappeler que la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 a renforcé le dispositif de lutte contre le bruit.

Il n'existe aucun arrêté préfectoral réglementant le bruit aux abords de la RD 3.

Par contre, le territoire est également traversé par la ligne TGV-EST, infrastructure classée en catégorie 1. Le secteur affecté par le bruit est défini dans une bande maximale de 300 mètres de part et d'autre de la voie.

De même, l'autoroute A4, est une infrastructure classée en catégorie 1. Le secteur affecté par le bruit est défini dans une bande maximale de 300 mètres de part et d'autre de la voie.

Ces bandes de 300 m ne concernent pas les sites étudiés.

Par ailleurs, **les zones d'étude n°1 et 2 sont**, dans leur intégralité, située en dehors du périmètre de réciprocité de toute exploitation agricole.

La zone 3 est située pour partie dans le périmètre d'une exploitation agricole soumise au Règlement Sanitaire Départemental générant un périmètre de réciprocité de 50 m.

- **La RD 3 n'est concernée que par le risque de transports des matières dangereuses et les parcelles étudiées ne sont concernées par aucune contrainte réglementaire, hormis la zone 3 située pour partie dans le périmètre d'une exploitation agricole soumise au Règlement Sanitaire Départemental.**

3. Le diagnostic urbain, architectural et paysager

3.1. Le diagnostic urbain

La zone d'étude 1 est constituée de la partie Nord de la parcelle cadastrale n°134 et de la parcelle cadastrale n°45a, situées à l'entrée Ouest du village.

La zone d'étude 2 est constituée d'une seule parcelle n°208, située à l'entrée Est du village, côté Nord.

La zone d'étude 3 concerne une seule parcelle n°126a, également située à l'entrée Est du village, côté Sud.

Le village présente une forme linéaire caractéristique des villages de Champagne. Quelques rues secondaires parallèles à l'axe principal et relié à lui par des rues perpendiculaires donnent de l'épaisseur à l'ensemble.

Les constructions s'égrènent le long de la RD 3 sans former un front bâti continu, les maisons traditionnelles sont disposées à intervalles réguliers, mais pour la plupart isolées les unes des autres. La plupart des constructions sont orientées parallèlement à la voie, en retrait avec de larges espaces engazonnés, ce qui accentue l'effet linéaire, tout en élargissant visuellement la rue.



RD 3 à l'entrée Est



RD 3 au centre du village

Un quartier récent sous forme de lotissement s'est développé au Sud-Ouest du village.

Ce secteur est différent du village ancien tant sa localisation, que la forme de sa rue, l'architecture des constructions et les éléments arborés à dominante de résineux.

En effet, le lotissement présente un axe de desserte en impasse, terminé par un rond-point autour duquel sont réparties des maisons en retrait et en quinconce. L'abondance des haies végétales et des plantations dans les jardins tranche avec le caractère plus minéral du village ancien.



Rue du lotissement

A l'entrée Ouest, seul un côté de la route départementale 3 est urbanisée. L'autre côté de la voie n'est pas urbanisé et correspond à la zone d'étude. Ce front bâti s'étire présentant de beaux alignements.

Sur toute la traversée du village, on constate une urbanisation de part et d'autre de la voie et on remarque un recul variable des constructions laissant des bandes non construites le long de la RD 3.



Urbanisation en face de la zone d'étude n°1

A l'entrée Est, l'urbanisation commence à partir de l'exploitation agricole au Sud de la route et à la construction implantée sur une partie de la parcelle n°208. Le bâti est donc présent de part et d'autre de la voie.



Urbanisation à l'entrée Est du village, de part et d'autre de la RD 3

- Par sa localisation en face d'une zone déjà urbanisée et sa situation en entrée de village, la zone 1 devra faire l'objet d'une attention particulière sur l'implantation des nouvelles constructions.
- Concernant les zones 2 et 3, elles concernent des parcelles situées en prolongement des bâtiments existants, l'implantation de nouvelles constructions impliquera un prolongement du village.

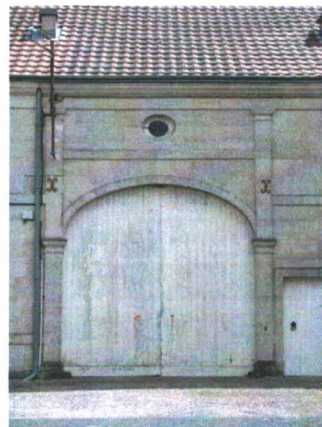
3.2. Le diagnostic architectural

Les constructions utilisent alternativement ou conjointement des matériaux tels que la craie, la pierre de taille, la brique rouge, la pierre de meulière ou le bois. La tôle est très utilisée pour les hangars agricoles.

Les toitures sont couvertes principalement de tuiles mécaniques et d'ardoises. On aperçoit l'utilisation ancienne de la tuile romane (ou tige de botte) sur certaines vieilles granges. Quelques beaux porches traduisent la nature agricole des constructions.

Les maisons d'habitation sont constituées d'un rez-de-chaussée et d'un premier étage. Les plus anciennes sont alignées au domaine public et renforcent l'effet de village linéaire, néanmoins, elles ne sont que rarement accolées, par deux au maximum.





Les constructions récentes isolées ou édifiées sous la forme de lotissements présentent un aspect différent des maisons les plus anciennes. Les constructions sont plus basses, la hauteur des maisons correspond généralement à un rez-de-chaussée+comble. Les maisons sont par ailleurs implantées au centre de la parcelle, au lieu d'être alignées sur la rue. Les matériaux et les décorations sont moins diversifiés.

Pour les plus anciennes, les constructions sont de plus généralement accompagnées d'espaces verts limitant leur visibilité depuis la rue. L'espace apparaît ainsi plus fermé que dans le centre ancien. Les toits sont en tuiles mécaniques de couleurs variées et les murs enduits.



L'enjeu en terme de bâti et de morphologie urbaine est d'assurer une certaine continuité et cohérence entre les différents quartiers et de préserver l'aspect du bâti ancien, témoin d'un style bien particulier.

- **Une attention toute particulière devra être apportée à l'implantation des constructions, aux volumes, aux caractéristiques de la toiture et au choix des matériaux utilisés.**

3.3. Le diagnostic paysager

La RD 3 emprunte une ligne de crête qui offre de beaux panoramas sur les paysages environnants. Ainsi, les entrées du village s'implantent au sein d'une vaste plaine agricole. L'horizon nu et les vastes étendues planes sont rythmés par quelques rares bois, boqueteaux et arbres isolés qui brisent cette monotonie du paysage. Une succession d'ondulations de faibles amplitudes, soulignées par les chemins de terre, rythme la traversée de ce paysage ouvert.

Les cultures exploitées sur des parcelles de grandes dimensions, le plus souvent de forme rectangulaire, compose sur la plaine une trame régulière. La succession des champs et les variations de couleurs offrent à la vue des damiers constitués de grands aplats de couleur homogènes.



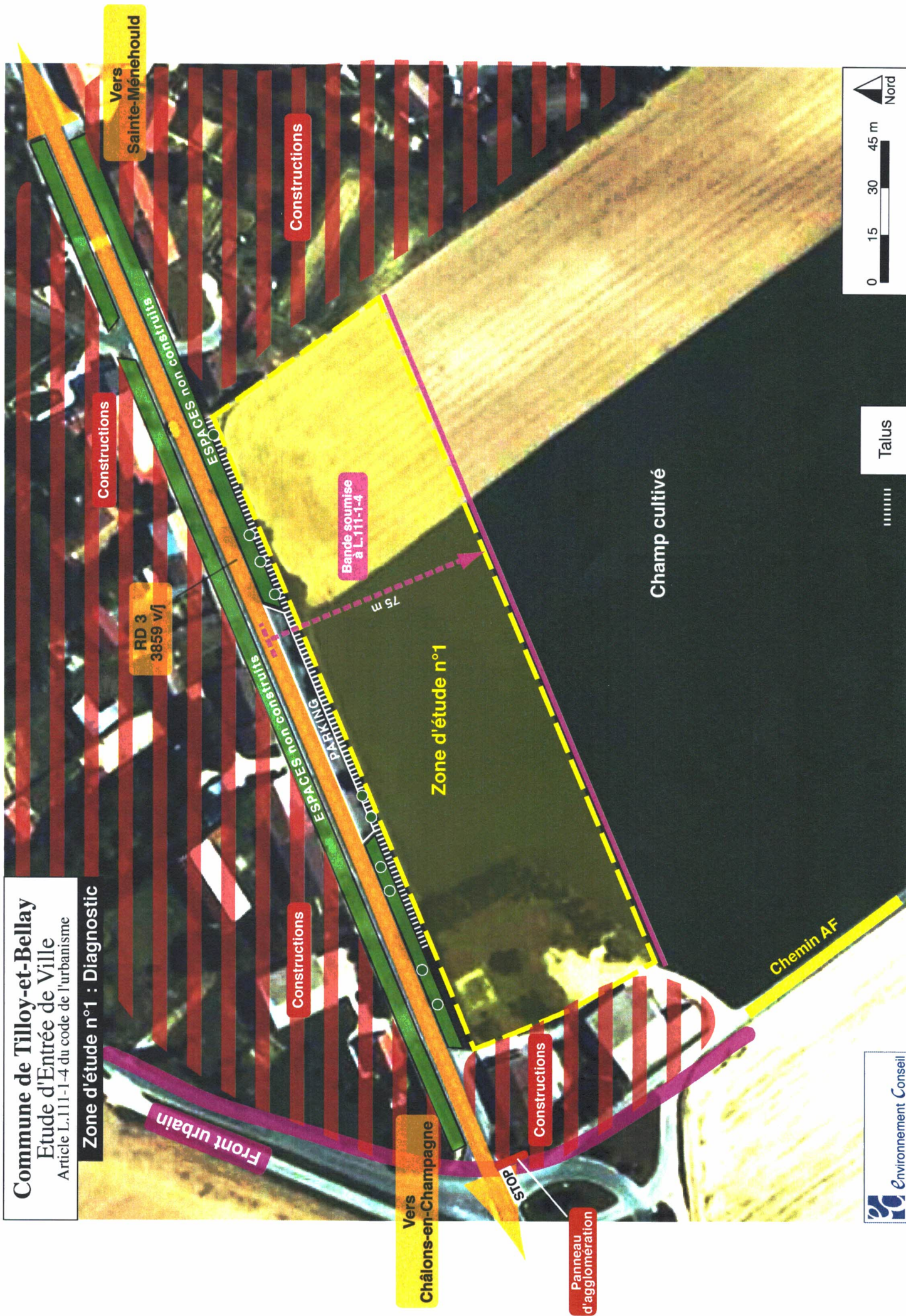
Plaines situées à proximité du village

Les entrées Ouest et Est du village se font également par de vastes cultures. Le village apparaît au loin du fait de la faible amplitude de la RD 3. Le cône de vue se resserre en arrivant dans la partie agglomérée. Par l'entrée Ouest, un espace encore cultivé attire l'œil au Sud du village. Cette zone correspond à notre zone d'étude n°1. A l'entrée Est, l'urbanisation de la zone n°2 n'impliquera pas de recul du front bâti, puisque l'occupation actuelle du sol, est constituée, aujourd'hui, de boisements contrairement à l'urbanisation de la zone d'étude n°3, qui est aujourd'hui en herbée.

- **Une attention toute particulière devra être apportée à l'intégration paysagère des nouvelles constructions, en particulier le choix des clôtures, des haies végétales ou des plantations.**

Commune de Tilloy-et-Bellay
Etude d'Entrée de Ville
 Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

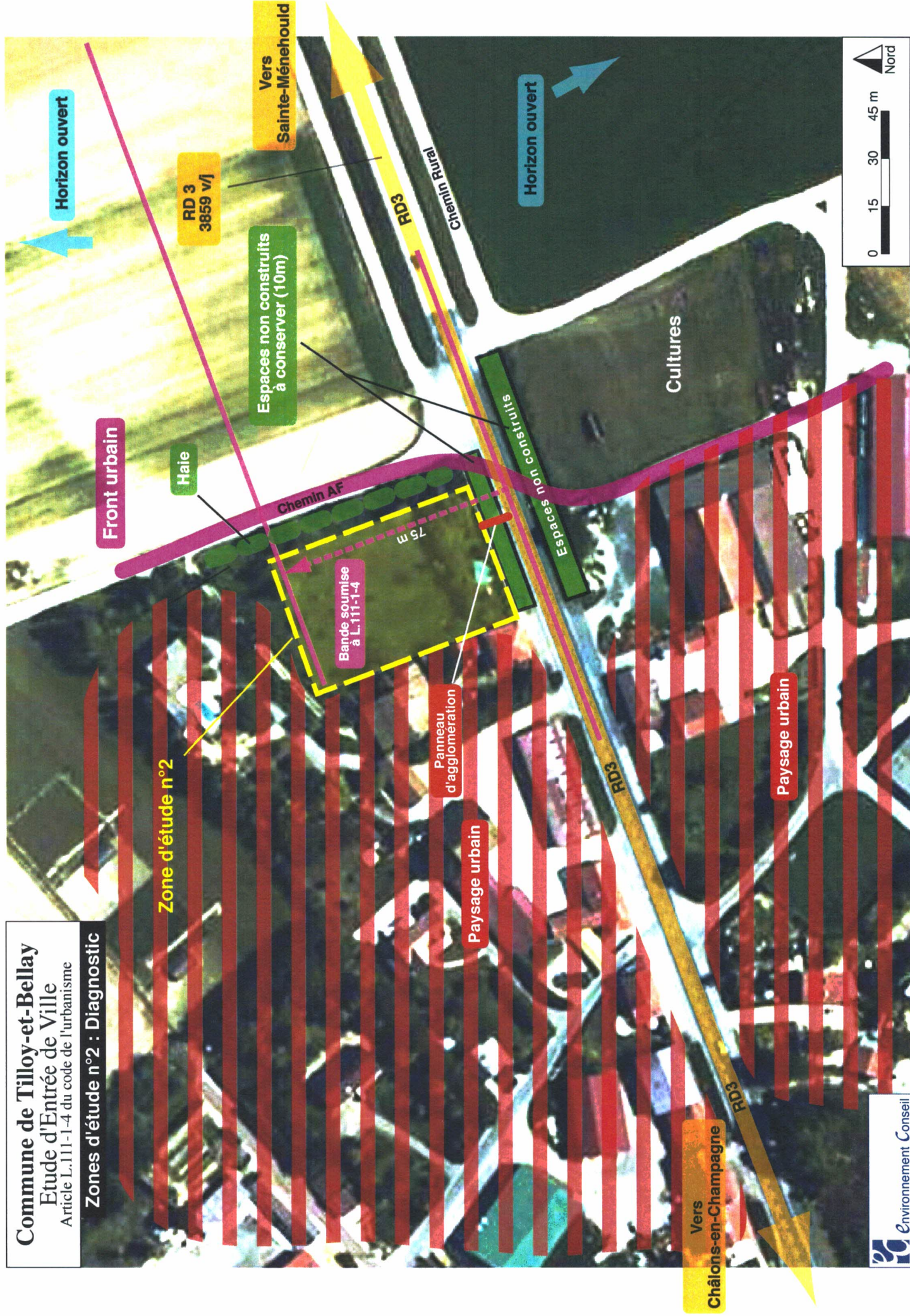
Zone d'étude n°1 : Diagnostic

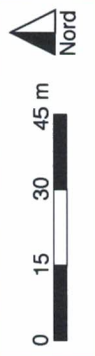


Commune de Tilloy-et-Bellay
Etude d'Entrée de Ville
Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Zones d'étude n°2 : Diagnostic

Zone d'étude n°2





DEUXIEME PARTIE : LE PROJET URBAIN

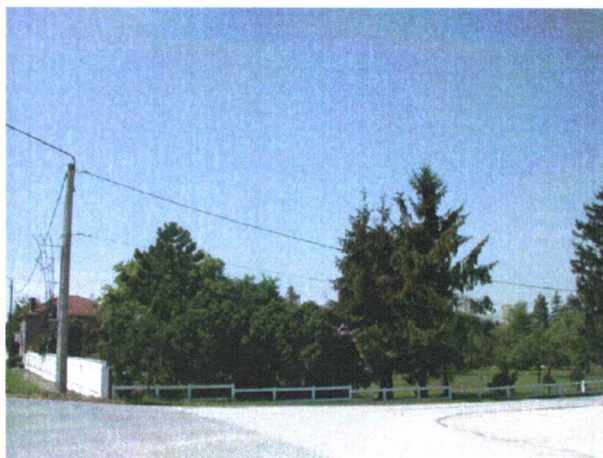
L'objectif communal est de rendre constructible grâce à un classement en zone constructible dans la Carte Communale :

- à l'entrée Ouest du village (Zone 1), une bande de 70 mètres le long de la RD 3. Ceci permettra de développer l'urbanisation et donc de créer quelques constructions.



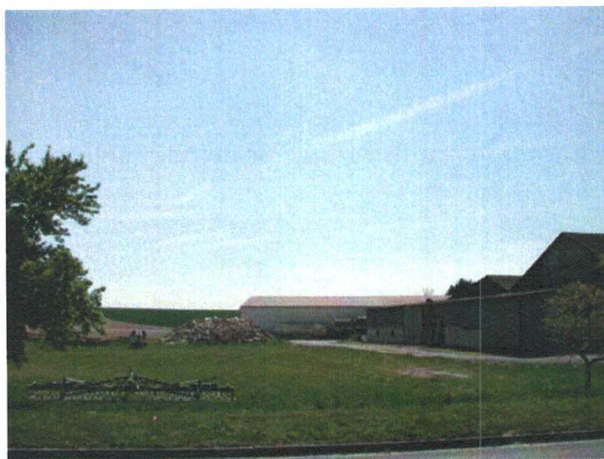
Parcelles concernées par la zone d'étude n°1

- à l'entrée Est, la parcelle n°208 (Côté Nord, zone 2). Celle-ci est intégrée à la zone constructible de la Carte Communale, avec une bande de 10 mètres inconstructible le long du chemin afin de ne pas nuire à la qualité de desserte des exploitations agricoles. Ceci permettra de développer l'urbanisation et donc de créer quelques constructions.



Parcelle concerné par la zone d'étude n°2

- à l'entrée Est (Côté Sud, zone 3), la parcelle n°126a, avec une bande inconstructible de 10 mètres du chemin, cette parcelle est classée dans la zone naturelle de la Carte Communale. L'étude Entrée de Ville permettra à un exploitant agricole de construire une maison d'habitation.



Parcelle concerné par la zone d'étude n°3

Ces extensions permettront la construction de quelques habitations et d'accueillir de nouveaux habitants. Ces nouvelles zones urbaines se feront en continuité avec la zone de construction récente.

La démarche est effectuée dans le cadre de l'élaboration de la Carte Communale décidée par délibération du Conseil Municipal le 28 mars 2006.

Les parcelles concernées par l'étude dite « d'Entrée de Ville » seront intégrées à la zone constructible U de la Carte Communale, sauf la parcelle n°126a qui est classée en zone naturelle, du fait de la présence d'une exploitation agricole.

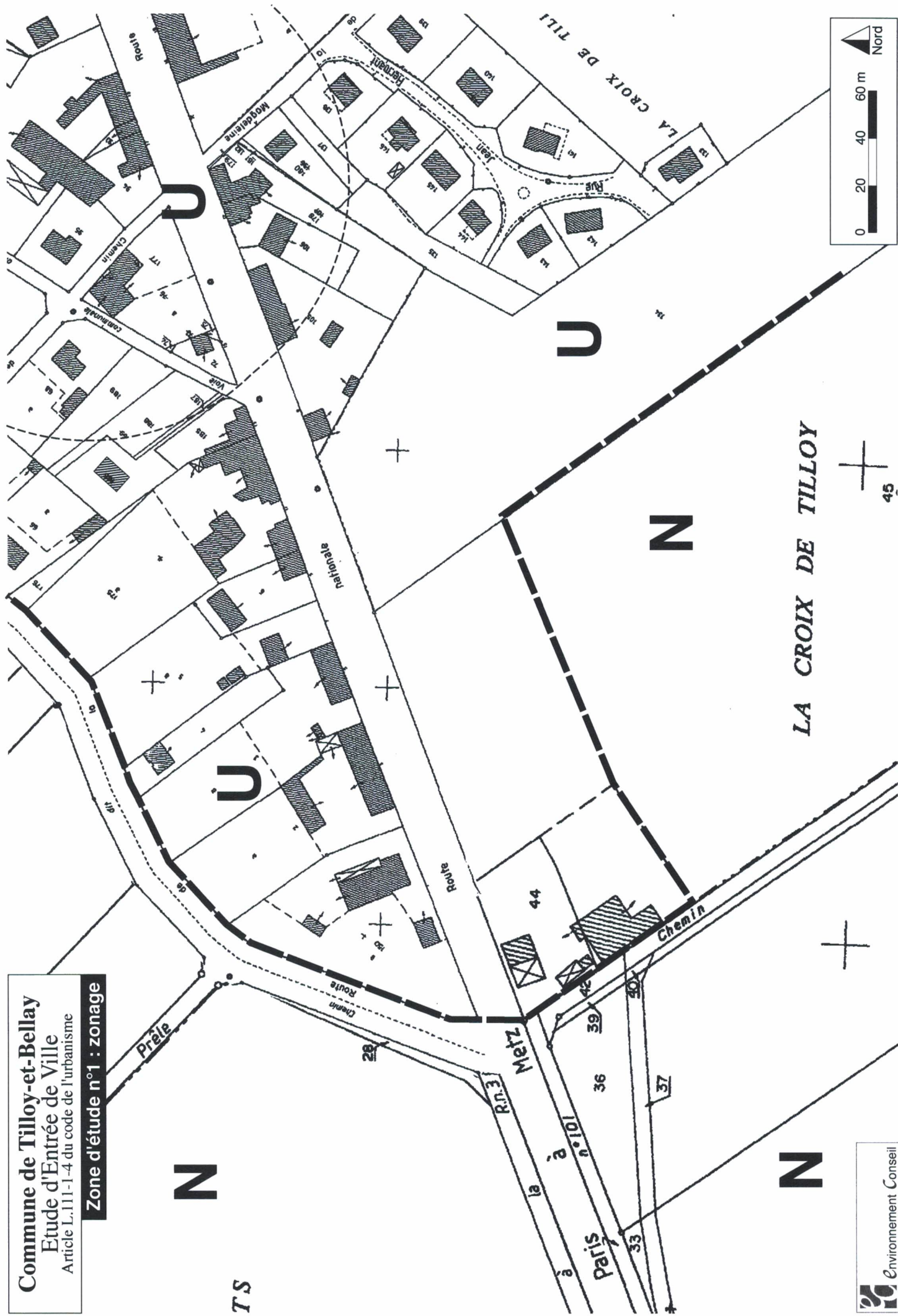
Zone d'étude n°1 : zonage

Z

Environnement Conseil

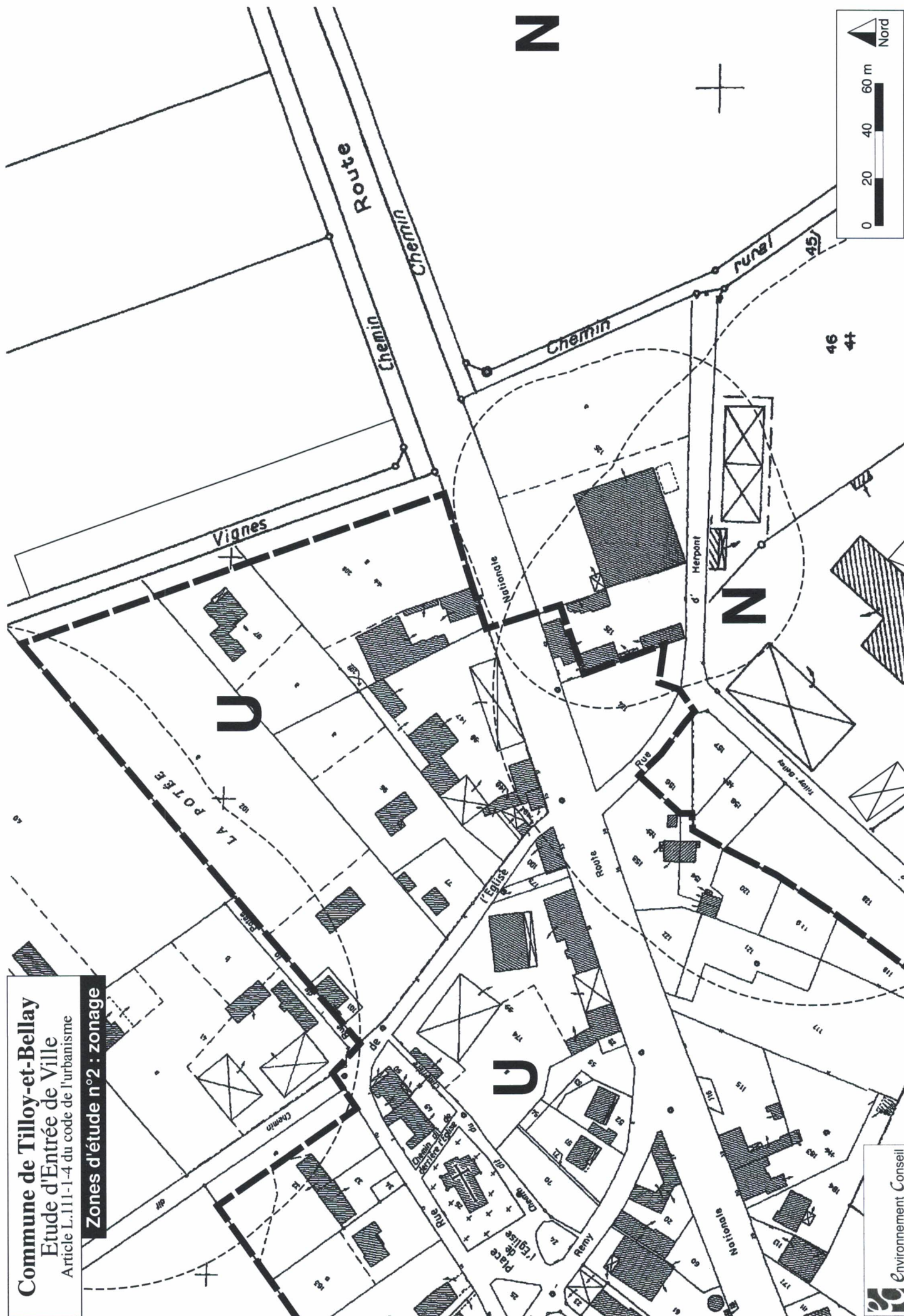
PIONEER

0 20 40 60 m



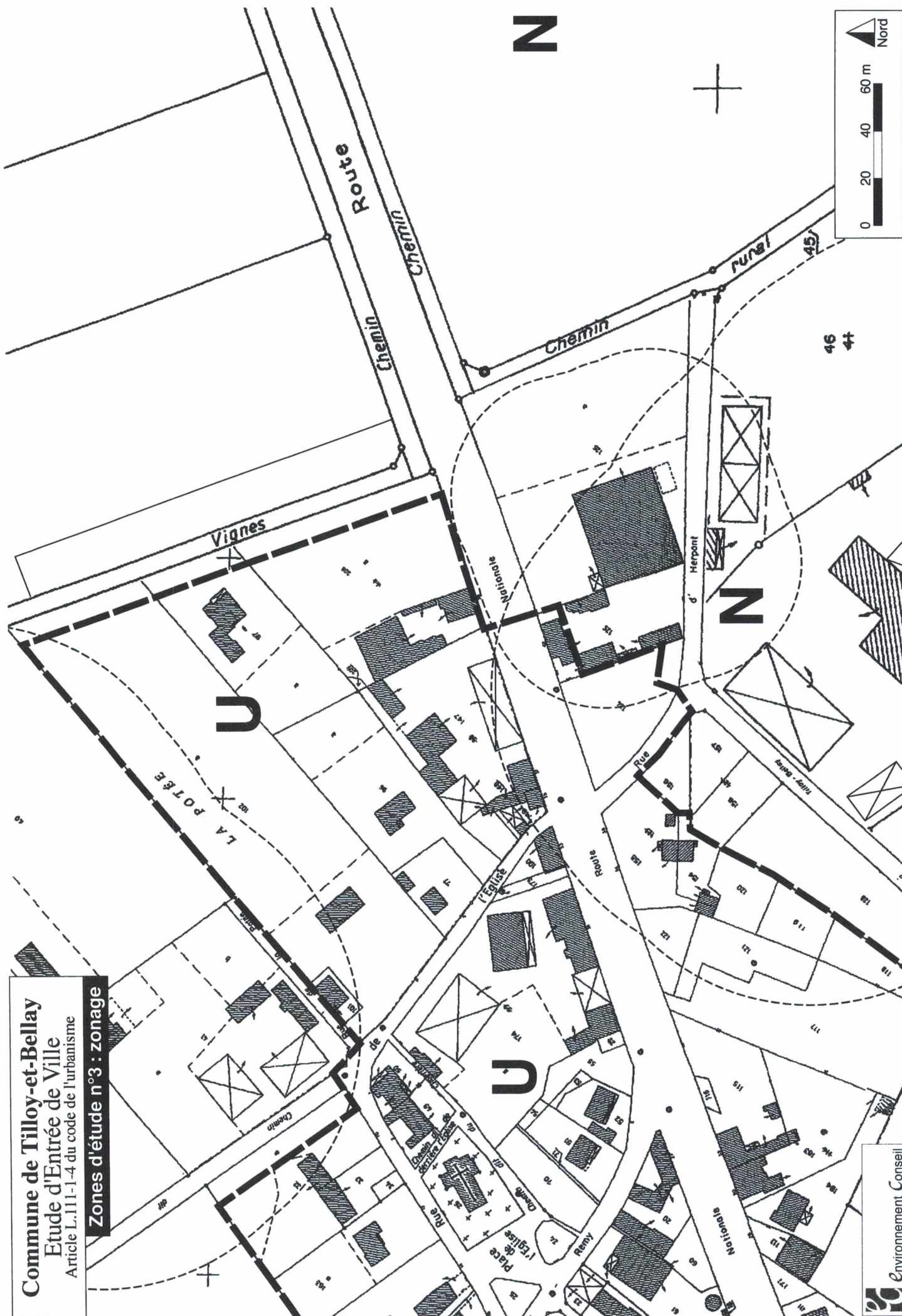
Commune de Tilloy-et-Bellay
Etude d'Entrée de Ville
 Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Zones d'étude n°2 : zonage



Commune de Tilloy-et-Bellay
Etude d'Entrée de Ville
 Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Zones d'étude n°3 : zonage



TROISIEME PARTIE : LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

1. La zone 1

1.1. La prise en compte de la sécurité

Le site étudié ne présente pas de problématique de sécurité particulière :

- Le panneau d'agglomération se situe à au moins cinquante mètres en amont du début de la parcelle, les automobilistes doivent donc arriver au droit de la parcelle avec une vitesse maximale de 50 km/h,
- Enfin, l'entrée Ouest présente une très bonne visibilité du fait de la route rectiligne, de la présence de bandes non construites entre la RD 3 et les constructions et donc de l'absence de végétation arborée ou arbustive.

Par ailleurs, la réalisation de nouvelles constructions sur ces parcelles ne devra entraîner que deux entrées/sorties sur la RD 3. Celles-ci seront prévues à distance égale entre le début ou la fin de zone et le parking. Ceci permettra de conserver une bonne visibilité.

De ce fait, la sortie des véhicules issus de ces nouvelles constructions, se fera à plus de 100 mètres du panneau d'agglomération pour la 1^{re} entrée/sortie et à plus de 250m pour la seconde entrée/sortie, ce qui signifie que la vitesse maximale sera de 50km/h.

La voie qui permettra la sortie des véhicules devra être d'une profondeur vierge de tout obstacle, sur une distance permettant l'arrêt des véhicules avant de s'engager sur la route départementale. De même, l'intersection entre cette voie et la route départementale 3 devra être matérialisée par un « Stop » afin d'assurer une meilleure sécurité.

À l'arrière de la zone, des possibilités de raccordement entre ces deux entrées/sorties et le lotissement ont été prévues. Ceci permettra, par la suite, une liaison cohérente entre les nouvelles constructions et le lotissement existant. Le chemin piétonnier ou l'élargissement de voirie permettra également cette liaison soit piétonne, soit routière.

De même, une voie interne a été dessinée afin de prévoir d'éventuelles constructions en arrière de la zone.

- **Il est important de limiter le nombre de voies qui desserviront l'ensemble des constructions afin de ne pas multiplier les entrées et sorties sur la RD 3.**
- **De plus, il est nécessaire de maintenir une bonne visibilité pour l'entrée de ces voies, notamment en maintenant un espace ouvert et vierge de toute construction ou plantation sur la partie de la voie proche de la RD 3,**
- **Le raccordement au lotissement existant a été prévu, soit par un chemin piétonnier ou l'élargissement de la voie.**

Aujourd'hui, le panneau d'agglomération indique qu'il faut respecter une vitesse maximale de 50km/h. De plus, l'aménagement à l'entrée permet de faire ralentir les véhicules. Afin d'inciter les véhicules à ralentir en amont de la zone, un panneau de signalisation de limitation de vitesse à 70 km/h et/ou un panneau de présignalisation à 50 km/h pourrai(en)t être installé(s), ce qui permettrait de faire ralentir davantage les véhicules.

- **La signalisation pourrait être renforcée pour inciter les automobilistes à ralentir.**

1.2. La prise en compte des nuisances

Les nuisances sont essentiellement des nuisances sonores liées à la circulation routière sur la RD 3.

Le recul de la zone constructible se fera grâce à la préservation du parking déjà présent mais aussi d'espaces verts le long de la RD 3, de part et d'autre de ce parking. Ceci permettra à la fois de créer une Entrée de Ville agréable et de faire reculer les habitations afin de limiter les nuisances sonores. De plus, la réalisation d'une bonne isolation phonique de la construction permettra l'amélioration de cette protection contre les nuisances sonores.

1.3. La prise en compte de l'architecture

La prise en compte de l'architecture est importante.

L'intégration visuelle des nouvelles constructions se traduit par des prescriptions architecturales basées sur le constat du diagnostic.

Ces prescriptions réglementaires permettent d'intégrer de façon optimale les nouvelles constructions et donc de lever l'inconstructibilité de 75m.

Ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux constructions d'habitation situées le long de la RD 3, elles ne s'appliqueront donc pas aux constructions situées derrière la première bande de construction.

- ***Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques***

Afin d'assurer l'intégration des constructions à usage d'habitation le long de la RD 3, il est souhaitable que celles-ci observe un recul maximum de 10 m par rapport à l'emprise publique.

- ***Hauteur maximale des constructions***

Les constructions doivent s'harmoniser par leur volume, leur échelle, leur gabarit aux immeubles voisins du même alignement ou de la même rue.

Compte tenu des caractéristiques de cette zone d'étude, il est préférable que les maisons d'habitation n'excèdent pas 8 mètres au faîtage, ceci dans un souci d'intégration. De plus, cette hauteur maximale recommandée permettra une visibilité des maisons lorsque l'on se trouve sur la RD 3, ce qui donnera un caractère urbain à la zone.

- ***Aspect extérieur***

- ***Règles générales***

Afin de préserver les caractéristiques du village, les constructions doivent s'harmoniser avec le style des constructions existantes. Les annexes et dépendances doivent s'harmoniser avec les constructions principales.

Les terrassements et talutages excessifs ne sont pas recommandés, compte tenu des caractéristiques de la zone d'étude.

Afin de ne pas se trouver confronter à des différences de niveaux trop importantes entre les constructions, la dalle de rez-de-chaussée ne doit pas être à plus de 0,50 m du terrain naturel.

- ***Façades***

Afin de créer une zone urbaine de qualité, visible de la RD 3, ne sont pas conseillés :

- L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être recouverts ou peints,
- Les couleurs vives ou discordantes dans l'environnement immédiat ou le paysage.

○ **Ouvertures**

Pour conserver l'harmonie des constructions implantées le long de la RD 3, les ouvertures des façades principales donnant sur la RD 3 doivent être plus hautes que larges sauf soupirail de sous-sol, vitrine ou porte de garage.

○ **Toitures**

Comme la majorité des constructions implantées le long de la RD 3, le faîtage principal des constructions d'habitation doit être parallèle à la RD 3.

De même, les toitures des constructions d'habitation doivent avoir au moins deux versants présentant une pente similaire à la pente des toitures environnantes, cette pente devant être comprise entre 25° et 35°.

○ **Matériaux de couvertures**

Afin de respecter les caractéristiques des constructions existantes, les toitures des maisons d'habitation seront en tuile mécanique ou romane ou tout matériau imitant la tuile mécanique ou romane de couleur rouge (ton vieilli ou nuancé). Ceci permettra de créer une zone urbaine nouvelle possédant les caractéristiques des zones plus anciennes.

Par ailleurs, on privilégiera une forme architecturale simple sur le modèle des maisons anciennes : forme rectangulaire à deux niveaux : un rez-de-chaussée + un étage.

- Une forme architecturale basée sur les grandes lignes du bâti ancien permettra une bonne intégration de la nouvelle construction et valorisera l'entrée du village,
- Des prescriptions réglementaires permettront de conserver l'harmonie du village.

1.4. L'intégration paysagère

Les 3 zones d'étude se situent dans un paysage agricole ouvert, présentant quelques bandes arborées.

Afin de concilier sécurité, paysage et intégration des nouvelles constructions, l'ensemble des constructions se fera en recul de la route départementale 3, du fait de la présence du talus qui impose un certain recul. Mais, les constructions devront tout de même être visibles de la route, ce qui permettra de créer un aspect urbain. Toutefois, des règles s'appliqueront :

• **Clôtures**

Afin de créer un aspect urbain et compte tenu du souhait de la commune de rendre cette zone urbanisable, la clôture sur rue sera constituée d'un mur bahut d'une hauteur maximale de 80 cm surmonté d'un dispositif à claire-voie. Ceci permettra de rendre urbain le site et de créer des clôtures similaires à celles situées le long de la RD 3.

• **Espaces libres et plantations**

Pour les aménagements paysagers, il est vivement conseillé de planter des essences locales (charme, tilleul, arbres fruitiers...).

- Une intégration paysagère basée sur l'utilisation d'essences locales permettra une bonne intégration de la nouvelle construction et valorisera l'entrée du village.

- **La présence de murs en façade de rue permettra de renforcer l'aspect urbain en Entrée de Ville, ce qui facilitera un ralentissement des véhicules.**

1.5. La prise en compte de l'urbanisme

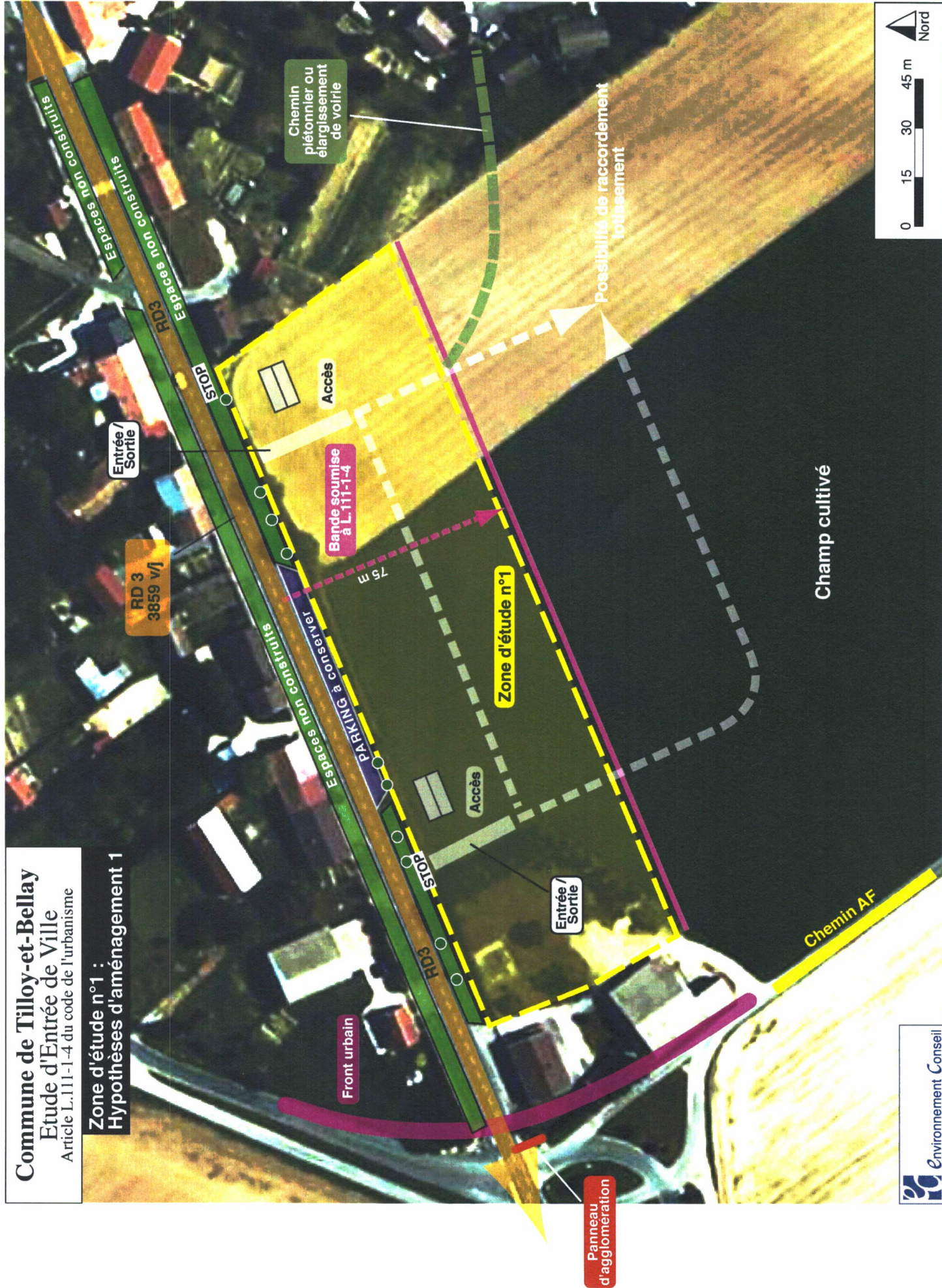
La Carte Communale délimite une bande constructible d'une profondeur de 70 m par rapport à la route.

Afin d'assurer une certaine continuité dans l'implantation du bâti entre le centre ancien et l'entrée du village, les nouvelles constructions devront être implantées avec un recul. Le long de la RD 3, il existe un talus qui sera conservé afin de créer des espaces verts, par conséquent, le recul des constructions se fera automatiquement.

- **Une intégration urbaine basée sur un recul des nouvelles constructions permettra une bonne intégration et valorisera l'entrée du village. De plus, la création d'une zone d'espaces verts permettra de valoriser davantage l'entrée du village.**

Commune de Tilloy-et-Bellay
Etude d'Entrée de Ville
 Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Zone d'étude n°1 :
Hypothèses d'aménagement 1



Panneau
d'agglomération

Commune de Tilloy-et-Bellay
Etude d'Entrée de Ville
Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Zone d'étude n°1 :
Hypothèses d'aménagement 2



2. La zone 2

2.1. La prise en compte de la sécurité

Le site étudié ne présente pas de problématique de sécurité particulière :

- Le panneau d'agglomération se situe environ au milieu de la zone d'étude n°2, par conséquent, il sera nécessaire de déplacer ce panneau afin d'obtenir une distance suffisante permettant aux véhicules de ralentir avant la sortie de la première construction. Les automobilistes doivent donc arriver au droit de la parcelle mais aussi au niveau des accès aux parcelles, avec une vitesse maximale de 50 km/h,
- Enfin, l'entrée Est présente une très bonne visibilité du fait de la route rectiligne, de la présence d'espaces non construits devant les constructions et donc de l'absence de végétation arborée ou arbustive à proximité immédiate de la route.

Par ailleurs, la réalisation de nouvelles constructions sur cette parcelle entraînera une nouvelle sortie sur la RD 3. L'entrée de la parcelle devra donc être d'une profondeur vierge de tout obstacle, sur une distance permettant l'arrêt des véhicules avant de s'engager sur la route départementale. Un recul des constructions sera donc imposé.

- **Il est important d'imposer un recul des constructions d'un minimum de 10 mètres de la route départementale 3 afin d'optimiser la sécurité et la sortie sur la RD 3.**

Afin d'inciter les véhicules à ralentir en amont de la zone, un panneau de signalisation de limitation de vitesse à 70 km/h et/ou un panneau de présignalisation à 50 km/h pourrai(en)t être installé(s), ce qui permettrait de faire ralentir davantage les véhicules.

- **La signalisation pourrait être renforcée pour inciter les véhicules à ralentir.**

2.2. La prise en compte des nuisances

Les nuisances sont essentiellement des nuisances sonores liées à la circulation routière sur la RD 3. Le recul de la zone constructible se fera grâce à la préservation des espaces non bâtis devant les constructions, qui constituent des espaces engazonnés sur toute la traversée du village. Ceci permettra à la fois de créer une Entrée de Ville agréable et de faire reculer les habitations afin de limiter les nuisances sonores.

De plus, la réalisation d'une bonne isolation phonique de la construction permettra d'améliorer cette protection contre les nuisances sonores.

2.3. La prise en compte de l'architecture

La prise en compte de l'architecture est importante.

L'intégration visuelle des nouvelles constructions se traduit par des prescriptions architecturales basées sur le constat du diagnostic.

Ces prescriptions réglementaires permettent d'intégrer de façon optimale les nouvelles constructions et donc de lever l'inconstructibilité de 75m.

Ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux constructions d'habitation situées le long de la RD 3, elles ne s'appliqueront donc pas aux constructions situées derrière la première bande de construction.

- ***Hauteur maximale des constructions***

Les constructions doivent s'harmoniser par leur volume, leur échelle, leur gabarit aux immeubles voisins du même alignement ou de la même rue.

- ***Aspect extérieur***

- ***Règles générales***

Afin de préserver les caractéristiques du village, les constructions doivent s'harmoniser avec le style des constructions existantes. Les annexes et dépendances doivent s'harmoniser avec les constructions principales.

Les terrassements et talutages excessifs ne sont pas recommandés, compte tenu des caractéristiques de la zone d'étude.

- ***Façades***

Afin de créer une zone urbaine de qualité, visible de la RD 3, ne sont pas conseillés :

- L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être recouverts ou peints,
- Les couleurs vives ou discordantes dans l'environnement immédiat ou le paysage.

- ***Ouvertures***

Pour conserver l'harmonie des constructions implantées le long de la RD 3, les ouvertures des façades principales donnant sur la RD 3 doivent être plus hautes que larges sauf soupirail de sous-sol, vitrine ou porte de garage.

- ***Toitures***

Comme la majorité des constructions implantées le long de la RD 3, le faîtage principal des constructions d'habitation doit être parallèle à la RD 3.

De même, les toitures des constructions d'habitation doivent avoir au moins deux versants présentant une pente similaire à la pente des toitures environnantes, cette pente devant être comprise entre 25° et 35°.

- ***Matériaux de couvertures***

Afin de respecter les caractéristiques des constructions existantes, les toitures des maisons d'habitation seront en tuile mécanique ou romane ou tout matériau imitant la tuile mécanique ou romane de couleur rouge (ton vieilli ou nuancé). Ceci permettra de créer une zone urbaine nouvelle possédant les caractéristiques des zones plus anciennes.

Par ailleurs, on privilégiera une forme architecturale simple sur le modèle des maisons anciennes : forme rectangulaire à deux niveaux : un rez-de-chaussée + un étage.

- **Une forme architecturale basée sur les grandes lignes du bâti ancien permettra une bonne intégration de la nouvelle construction et valorisera l'entrée du village,**
- **Des prescriptions réglementaires permettront de conserver l'harmonie du village.**

2.4. L'intégration paysagère

Les 3 zones d'étude se situent dans un paysage agricole ouvert, présentant quelques bandes arborées.

Pour la zone d'étude 2, la sortie des nouvelles constructions se fera sur la RD 3.

Afin de concilier sécurité, paysage et intégration de la nouvelle construction, la règle suivante sera appliquée. Pour les **espaces libres et plantations** et donc, pour les aménagements paysagers il est vivement conseillé de planter des essences locales (charme, tilleul, arbres fruitiers...).

- **Une intégration paysagère basée sur l'utilisation d'essences locales permettra une bonne intégration de la nouvelle construction et valorisera l'entrée du village.**

2.5. La prise en compte de l'urbanisme

La Carte Communale délimite une zone constructible concernant la parcelle n°208. Une largeur de 10 mètres sera inconstructible le long du Chemin des Vignes, ceci afin de protéger l'accès à ce chemin et de ne pas se trouver confronter à la construction de maisons le long de ce chemin.

Afin d'assurer une certaine continuité dans l'implantation du bâti entre le centre ancien et l'entrée du village, les nouvelles constructions devront être implantées avec un recul de 10 mètres minimum de la RD 3, ceci afin de préserver les caractéristiques du village.

- **Une intégration urbaine basée sur un recul des nouvelles constructions permettra une bonne intégration et valorisera l'entrée du village dans le respect de la forme urbaine du village.**

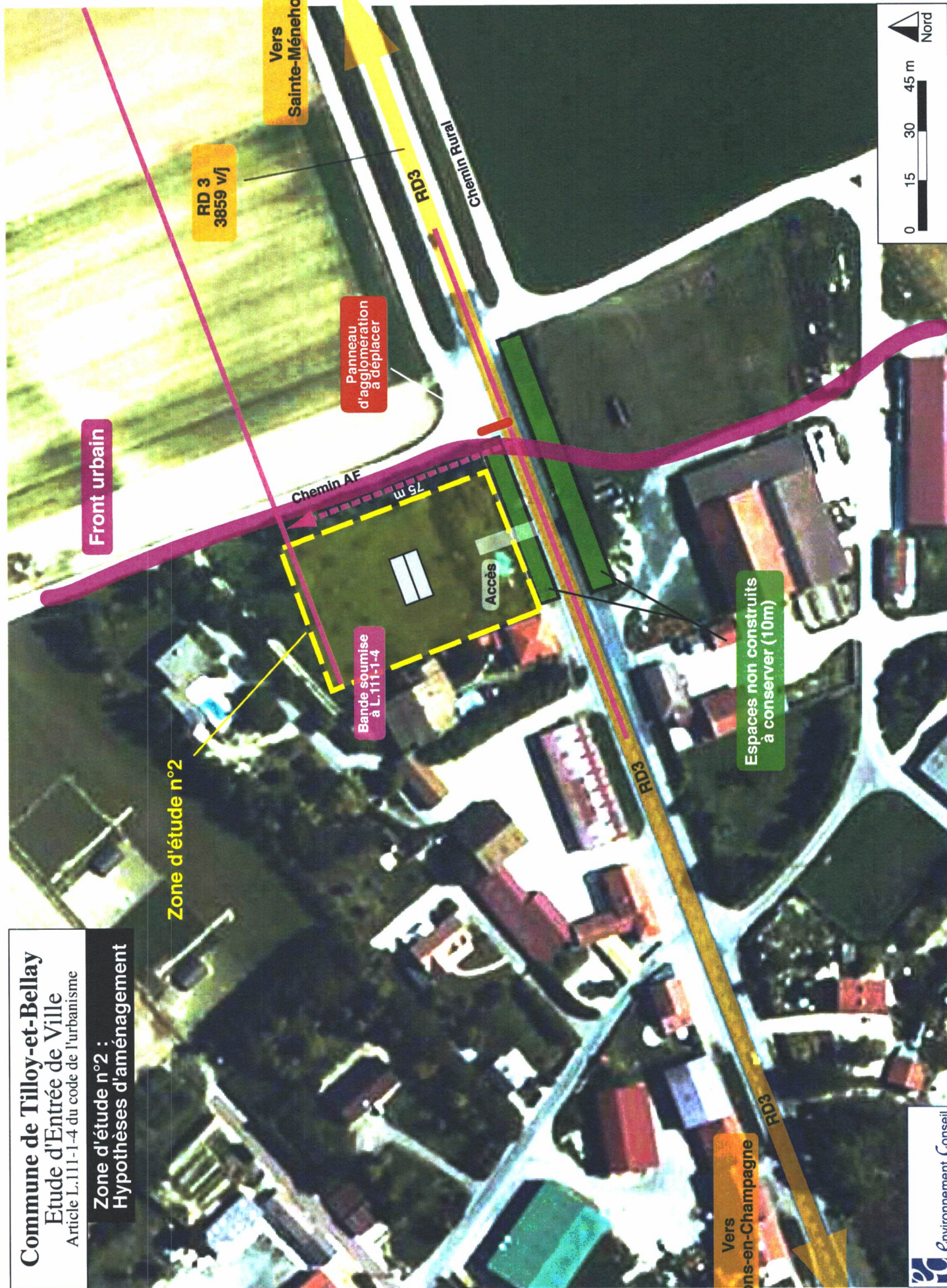
Commune de Tilloy-et-Bellay

Étude d'Entrée de Ville

Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Zone d'étude n°2 :

Hypothèses d'aménagement



3. La zone 3

3.1. La prise en compte de la sécurité

Le site étudié ne présente pas de problématique de sécurité particulière :

- Le panneau d'agglomération se situe à l'extérieur de la nouvelle zone urbaine, c'est-à-dire au niveau des parcelles de la zone d'étude n°3. En effet, celui-ci se trouve au droit du hangar. Par conséquent, il sera nécessaire de déplacer ce panneau afin d'obtenir une distance suffisante permettant aux véhicules de ralentir avant les premières constructions. Les automobilistes doivent donc arriver au droit de la parcelle avec une vitesse maximale de 50 km/h,
- Enfin, l'entrée Est présente une très bonne visibilité du fait de la route rectiligne, de la présence de bandes non construites entre la RD 3 et les constructions et donc de l'absence de végétation arborée ou arbustive à proximité immédiate de la route.

Par ailleurs, la réalisation d'une nouvelle construction sur cette parcelle n'entraînera pas de nouvelles sorties sur la RD 3. En effet, les deux sorties existantes une sur la RD 3 et une en arrière de la parcelle seront utilisées pour desservir la nouvelle construction.

➤ **Il est important d'imposer la sortie de la parcelle par les sorties existantes**

Afin d'inciter les véhicules à ralentir en amont de la zone, un panneau de signalisation de limitation de vitesse à 70 km/h et/ou un panneau de présignalisation à 50 km/h pourrai(en)t être installé(s), ce qui permettrait de faire ralentir davantage les véhicules.

➤ **La signalisation pourrait être renforcée pour inciter les véhicules à ralentir**

3.2. La prise en compte des nuisances

Les nuisances sur la zone d'étude n°3 sont également des nuisances sonores liées à la circulation routière sur la RD 3.

Mais, sur cette zone d'étude n°3, il existe également un périmètre de réciprocité d'une exploitation agricole sur une grande partie de la parcelle. Cette zone est classée en zone naturelle, ce qui permet de préserver cette exploitation. Sur la parcelle n°126a, seul un exploitant agricole pourra construire une maison d'habitation.

Les nuisances correspondent donc à la proximité d'une exploitation d'agricole et à l'intégration de la parcelle dans le périmètre de réciprocité de l'exploitation.

3.3. La prise en compte de l'architecture

La prise en compte de l'architecture est importante.

L'intégration visuelle des nouvelles constructions se traduit par des prescriptions architecturales basées sur le constat du diagnostic.

Ces prescriptions réglementaires permettent d'intégrer de façon optimale les nouvelles constructions et donc de lever l'inconstructibilité de 75m.

Ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux constructions d'habitation situées le long de la RD 3, elles ne s'appliqueront donc pas aux constructions situées derrière la première bande de construction.

- ***Hauteur maximale des constructions***

Les constructions doivent s'harmoniser par leur volume, leur échelle, leur gabarit aux immeubles voisins du même alignement ou de la même rue.

- ***Aspect extérieur***

- ***Règles générales***

Afin de préserver les caractéristiques du village, les constructions doivent s'harmoniser avec le style des constructions existantes. Les annexes et dépendances doivent s'harmoniser avec les constructions principales.

Les terrassements et talutages excessifs ne sont pas recommandés, compte tenu des caractéristiques de la zone d'étude.

- ***Façades***

Afin de créer une zone urbaine de qualité, visible de la RD 3, ne sont pas conseillés :

- L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être recouverts ou peints,
- Les couleurs vives ou discordantes dans l'environnement immédiat ou le paysage.

- ***Ouvertures***

Pour conserver l'harmonie des constructions implantées le long de la RD 3, les ouvertures des façades principales donnant sur la RD 3 doivent être plus hautes que larges sauf soupirail de sous-sol, vitrine ou porte de garage.

- ***Toitures***

Comme la majorité des constructions implantées le long de la RD 3, le faîtage principal des constructions d'habitation doit être parallèle à la RD 3.

De même, les toitures des constructions d'habitation doivent avoir au moins deux versants présentant une pente similaire à la pente des toitures environnantes, cette pente devant être comprise entre 25° et 35°.

- ***Matériaux de couvertures***

Afin de respecter les caractéristiques des constructions existantes, les toitures des maisons d'habitation seront en tuile mécanique ou romane ou tout matériau imitant la tuile mécanique ou romane de couleur rouge (ton vieilli ou nuancé). Ceci permettra de créer une zone urbaine nouvelle possédant les caractéristiques des zones plus anciennes.

Par ailleurs, on privilégiera une forme architecturale simple sur le modèle des maisons anciennes : forme rectangulaire à deux niveaux : un rez-de-chaussée + un étage.

- **Une forme architecturale basée sur les grandes lignes du bâti ancien permettra une bonne intégration de la nouvelle construction et valorisera l'entrée du village,**
- **Des prescriptions réglementaires permettront de conserver l'harmonie du village.**

3.4. L'intégration paysagère

Les 3 zones d'étude se situent dans un paysage agricole ouvert, présentant quelques bandes arborées.

Pour la zone n°3, l'accès à la parcelle se fera par les sorties existantes, afin d'éviter la création d'une nouvelle sortie.

Afin de concilier sécurité, paysage et intégration de la nouvelle construction, la règle suivante sera appliquée pour **les espaces libres et plantations**, par conséquent, pour les aménagements paysagers il est vivement conseillé de planter des essences locales (charme, tilleul, arbres fruitiers...).

- **Une intégration paysagère basée sur l'utilisation d'essences locales permettra une bonne intégration de la nouvelle construction et valorisera l'entrée du village.**

3.5. La prise en compte de l'urbanisme

La zone 3 est située dans la zone naturelle de la Carte Communale, par conséquent, seul un exploitant agricole pourra construire une construction à usage d'habitation pour le gardiennage de son exploitation.

La Carte Communale n'intègre pas cette zone en zone constructible du fait de la présence d'une exploitation agricole qui engendre un périmètre de réciprocité. Ce périmètre de protection intègre très largement la parcelle n°126a, par conséquent, il a été choisi de protéger l'exploitation agricole.

L'étude Entrée de Ville concernant cette parcelle a pour but de prévoir la demande de permis de construire d'un exploitant agricole sur cette parcelle. En effet, l'étude Entrée de Ville offrira la possibilité à un exploitant agricole de construire sa maison d'habitation.

Afin d'assurer une certaine continuité dans l'implantation du bâti entre le centre ancien et l'entrée du village et surtout en continuité de la ferme existante, la nouvelle construction devra être implanté avec un recul de 10 mètres minimum. De plus, la sortie de cette construction devra se faire par les sorties existantes, ceci afin d'éviter la création d'une nouvelle sortie.

- **Une intégration urbaine basée sur un recul de la nouvelle construction permettra une bonne intégration et valorisera l'entrée du village. De plus, la construction n'engendrera pas de nouvelle sortie.**

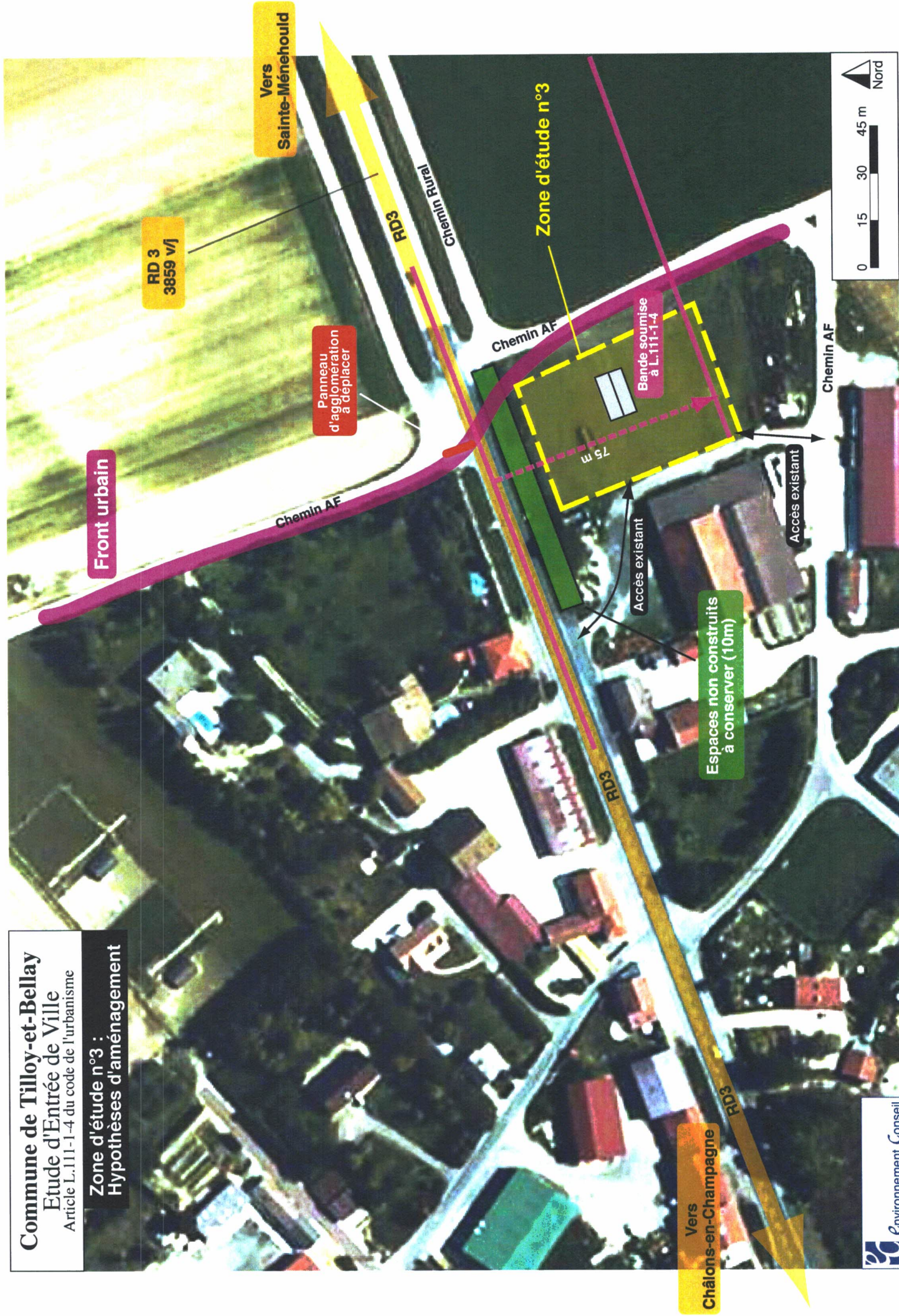
Commune de Tilloy-et-Bellay

Etude d'Entrée de Ville

Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Zone d'étude n°3 :

Hypothèses d'aménagement



CONCLUSION

Cette étude a été réalisée afin de lever l'inconstructibilité sur une bande de 75 mètres le long de la RD 3 à l'entrée de la commune de Tilloy-et-Bellay.

Le diagnostic des 3 zones d'étude permet de montrer qu'il est nécessaire de prendre en compte toutes les caractéristiques des zones. Pour chaque zone, différents aspects ont donc été étudiés afin de rendre constructible cette bande de 75 mètres.

Au niveau de la sécurité routière, le dispositif en place permet d'assurer la sécurité. Lors de l'urbanisation de ces zones, il sera donc nécessaire de renforcer la signalisation routière et de limiter le nombre d'accès sur la RD 3. Le traitement de ces accès (notamment la visibilité) devra également être de qualité pour assurer une sécurité optimale. De même, pour la zone d'étude n°1, des possibilités de raccordement au lotissement existant ont été envisagées afin de permettre une circulation aisée. La création de constructions aux entrées de la commune conduira à une faible augmentation du trafic.

Au niveau des risques, seul le risque « transport des matières dangereuses » touche la RD 3 et donc les 3 zones d'étude. En ce qui concerne les nuisances sonores liées à la RD 3, le recul des constructions ainsi qu'une bonne isolation phonique permettront une protection contre les nuisances sonores. La zone d'étude n°3 est également concernée par un périmètre de réciprocité d'une exploitation agricole. L'étude Entrée de Ville permettra uniquement à un exploitant agricole de construire une maison d'habitation.

En ce qui concerne l'aspect architectural et paysager, des prescriptions réglementaires permettront de conserver l'harmonie du village. Ces prescriptions sont des conseils pour l'implantation des constructions afin que leur intégration soit optimale.

Pour l'intégration paysagère, il serait nécessaire de porter une attention particulière dans le choix des essences et dans la constitution des clôtures. Par conséquent, des règles s'appliquent dans les 3 zones selon les caractéristiques de chacune de ces zones.

La prise en compte de l'urbanisme se fera grâce à un recul des constructions et à la création de zones non construites le long de la RD 3. De plus, les zones se trouvent à proximité des constructions existantes. Ceci permettra de respecter la forme urbaine du village ainsi, **le front urbain (zone de contact entre les parties urbanisées et leurs abords constituées d'éléments arborés)** pour les zones 1 et 2 ne sera pas modifié et sera, légèrement différent pour la zone d'étude n°3.