

# Commune de **CHAMBRY**

## Plan Local d'Urbanisme

### **3. Orientations d'Aménagement et de Programmation**

**Vu pour être annexé à la délibération**

**en date du 08/12/2020**

**approuvant le Plan Local d'Urbanisme  
de la commune de Chambry**

**Cachet et signature du Maire**



**GEOGRAM**

16 rue Rayet Liénart  
51420 Witry-lès-Reims  
Tél. : 03 26 50 36 86 / Fax : 03 26 50 36 80  
e-mail : bureau.etudes@geogram.fr  
Site internet : www.geogram.fr

---

# Introduction

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Il existe trois types d'OAP :

## LES OAP DES SECTEURS D'AMENAGEMENT

Permettent en zone U et AU de concevoir des OAP qui s'appliquent seules en l'absence de règlement.

Elles doivent porter au minimum sur les objectifs suivants :

- La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- La mixité fonctionnelle et sociale ;
- La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- Les besoins en matière de stationnement ;
- La desserte par les transports en commun ;
- La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Elles doivent comporter un schéma d'aménagement précisant les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur

SANS OBJET POUR LA COMMUNE DE CHAMBRY

## LES OAP A VOCATION PATRIMONIALE

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique.

SANS OBJET POUR LA COMMUNE DE CHAMBRY

## LES OAP SECTORIELLES

Elles définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre de ces OAP est délimité sur le plan de zonage.

Au Plan Local d'Urbanisme de Chambry deux Orientations d'Aménagement sectoriel ont été réalisées :

- Une OAP pour le secteur Ua
- Une OAP pour les zones 1AUa et 1AUb

L'objectif de ces OAP est de définir des principes d'aménagement, de densité et de liaisons afin de permettre une intégration optimale des constructions et aménagements prévus dans ces zones.

Enfin, sont également insérées aux Orientations d'Aménagement et de Programmation, les études entrées de ville réalisées :

- Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Griffon
- Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Champ du Roy

# 1. Les OAP sectoriel

## Orientation d'Aménagement du secteur Ua

### ❖ LOCALISATION ET OCCUPATION DU SOL :

- Terrains situés rue Lénine au cœur du bourg d'une surface de 0.5 hectare.
- Espace cultivé et Espace prairial globalement rattachable aux Terrains en friche, dont le cortège floristique est plus diversifié, mais tout aussi commun.

### ❖ VOCATION DE LA ZONE ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT GENERAUX

- Secteur de la zone urbaine à vocation principale d'habitat soumis à des règles de densité de logements minimum et devant faire l'objet d'un aménagement d'ensemble.

### ❖ DENSITE MINIMALE DE CONSTRUCTION

- Une densité brute minimum de 15 logements à l'hectare devra être respectée lors de l'aménagement.

### ❖ LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DETAILLES

#### ➤ ACCES ET DESSERTE DE LA ZONE

- Le secteur Ua sera par la rue Lénine.

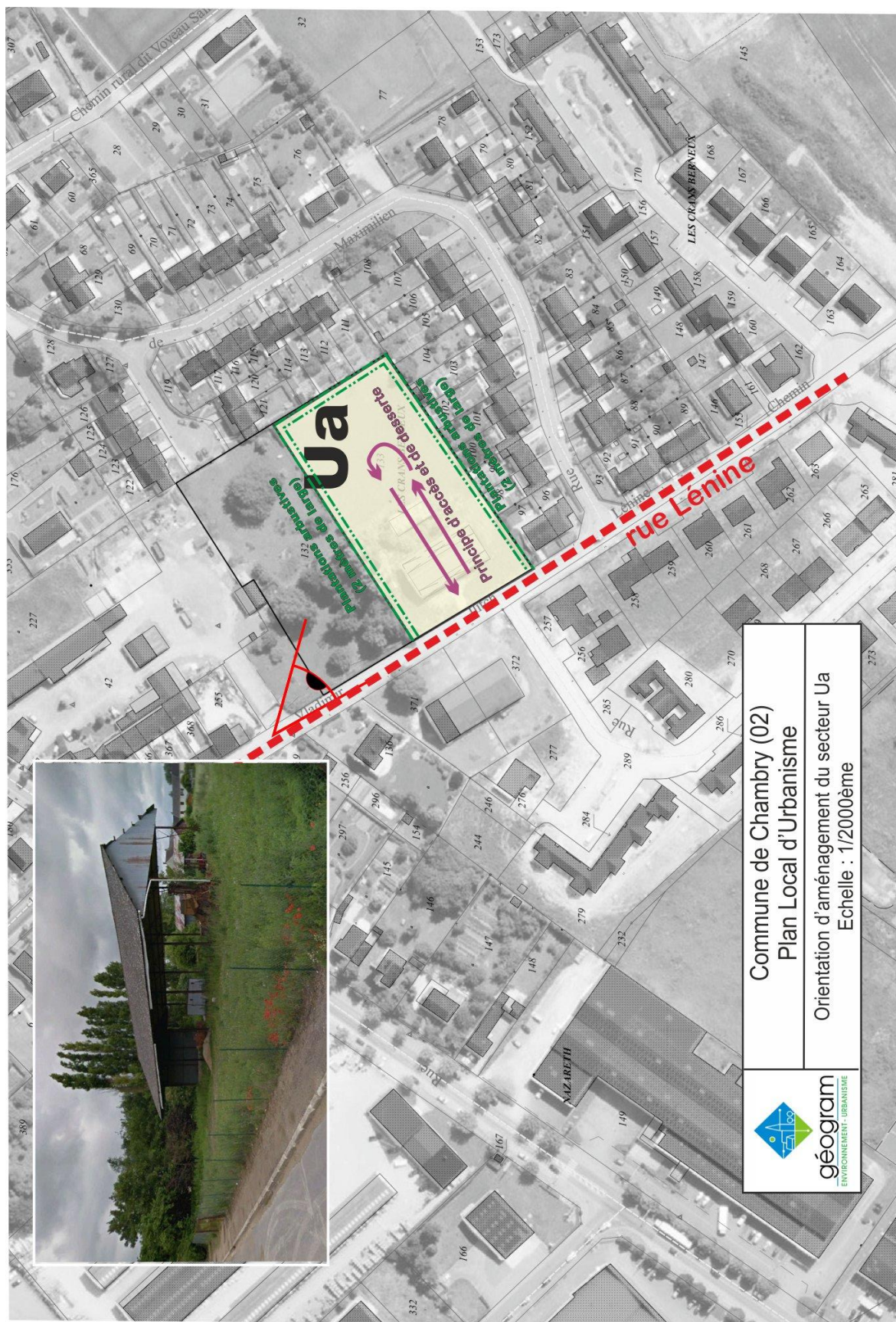
#### ➤ AMENAGEMENT

- La hauteur maximale des constructions principales ne peut excéder 7 mètres au faîtage et 6.60 mètres à l'acrotère.
- La hauteur maximale des annexes ne peut excéder 3.50 mètres au faîtage ou à l'acrotère.
- L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 80 % de la surface totale de l'unité foncière.
- Des plantations arbustives (2 mètres de large) sont prévues au contact de la zone U et du secteur Ua pour préserver un espace tampon paysager entre les constructions existantes et les futures constructions.

---

➤ PRECONISATIONS

- De façon générale, afin de limiter en particulier les risques de destructions d'espèces avifaunistiques protégées, il est préconisé de procéder aux défrichements avant travaux en dehors de la période de nidification. Il est donc vivement recommandé de réaliser ces travaux entre septembre et février inclus.
- Selon le degré d'attractivité des parcelles pour la faune, des recommandations particulières pourront être formulées, en particulier pour les parcelles les plus importantes et/ou les plus boisées : afin de préciser ces recommandations, le passage préalable d'un écologue est recommandé.
- En complément de la mise en place des espaces végétalisés, les habitants sont encouragés à :
  - ✓ recourir à des essences locales (noisetier, cornouiller sanguin, troène, aubépine, prunellier, érable champêtre, érable sycomore...), notamment en termes de plantation de haies.
  - ✓ en conserver une partie sous forme de « jardin sauvage », c'est-à-dire un secteur où le développement de la végétation a libre cours et qui pourra, de fait, offrir à la faune (insectes, reptiles, oiseaux, petits mammifères) abris et/ou nourriture. Il peut aussi bien s'agir d'une zone herbacée, où serait pratiquée une fauche tardive, que d'un secteur boisé, d'une zone humide, développée autour d'un plan d'eau ou non, que d'une sèche (rocaïlle, muret...).
  - ✓ aménager un « hôtel à insectes » qui, le cas échéant, compléterait efficacement le secteur de « jardin sauvage ». Il s'agit d'un abri fait de matériaux hétéroclites (paille, tiges de bambou, rondins de bois percé ou non, fagots de tiges à moelle, pots de fleur, briques à trous...), où pourront se loger les insectes auxiliaires du jardin (pollinisation et lutte contre les parasites et en particulier les pucerons). Cette pratique contribue à une plus grande biodiversité, mais également à un moindre recours aux produits phytosanitaires et donc à une moindre pollution du sol et des eaux souterraines.
  - ✓ recourir au compostage domestique, afin de valoriser au mieux les déchets produits, réduire le volume de déchets à enlever (et donc les émissions polluantes inhérentes : transport, incinération).



## Orientation d'Aménagement – zones 1AUa et 1AUB

### ❖ LOCALISATION ET CARACTERISTIQUE DE LA ZONE :

- Terrains situés au nord du bourg, d'une surface totale de 6.10 hectares répartis comme suit :
  - 1AUa : 2.10 hectares
  - 1AUB : 4 hectares
- Il s'agit actuellement d'un espace cultivé (source Registre Parcellaire Graphique de 2017).

### ❖ VOCATION DE LA ZONE ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT GENERAUX

- Zones à vocation principale d'habitat (individuel, collectif et/ou locatif) sous forme d'opération d'ensemble ; sont également autorisés les commerces (de moins de 300m<sup>2</sup> de surface de plancher), les bureaux, services ou équipements compatibles avec l'habitat.
- Ces deux zones sont aménageables indépendamment l'une de l'autre et sous condition d'un aménagement d'ensemble.

### ❖ MIXITE FONCTIONNELLE ET DENSITE

- Une intensité résidentielle d'un minimum de 15 logements à l'hectare est imposée.


### → LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DETAILLES

#### ➤ ACCES ET DESERTE DE LA ZONE

- Le schéma annexé prévoit deux possibilités d'accès aux zones 1AUa et 1AUB :
  - Un accès à double sens de circulation depuis la rue Jean Jaurès
  - Un accès à sens unique de circulation depuis la rue Roger Salengro uniquement depuis la parcelle n°16.
  - Les accès à la zone 1AUB entre le château d'eau et la maison d'habitation située sur la parcelle n° 1 de la rue Victor Hugo sont interdits. Seul un accès piéton sera autorisé.

- 
- Les voies nouvelles devront présenter les caractéristiques minimales suivantes : Voies publiques et voies privées ouvertes au public : largeur de l'emprise minimum de 6 m.
  - Afin de favoriser les déplacements doux, la création de cheminements piétons est préconisée.

➤ **AMENAGEMENT**

- La hauteur maximale des constructions principales ne peut excéder 7 mètres au faîtage et 6.60 mètres à l'acrotère.  Au sein du secteur identifié sur le schéma la hauteur maximum est limitée à 10 mètres au faîtage ou à l'acrotère.
- La hauteur maximale des annexes ne peut excéder 3.50 mètres au faîtage ou à l'acrotère.
- L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 80 % de la surface totale de l'unité foncière.
- Pour les opérations d'ensemble de plus de 5 constructions, la superficie des espaces verts doit être au moins égale à 15 % de la superficie des terrains destinés à recevoir l'opération.
- Des espaces de transition paysagers d'espèces végétales locales de 5 mètres de large seront prévus au contact la zone agricole afin d'assurer une transition entre la zone agricole et la future zone urbanisée. Le long de la voie nouvelle créée depuis la rue Jean Jaurès, la largeur de ces espaces de transition paysagers sera de 2 mètres.
- Des plantations arbustives (2 mètres de large) sont prévues au contact de la zone U pour préserver un espace tampon paysager entre les constructions existantes et les futures constructions.
- Les constructions nouvelles doivent être édifiées avec un recul minimum de 100 mètres par rapport à l'axe de la RN 2.
- Un bassin de rétention sera à prévoir lors de l'aménagement de la zone (emplacement à définir).



---


➤ PRECONISATIONS

- De façon générale, afin de limiter en particulier les risques de destructions d'espèces avifaunistiques protégées, il est préconisé de procéder aux défrichements avant travaux en dehors de la période de nidification. Il est donc vivement recommandé de réaliser ces travaux entre septembre et février inclus.
- Selon le degré d'attractivité des parcelles pour la faune, des recommandations particulières pourront être formulées, en particulier pour les parcelles les plus importantes et/ou les plus boisées : afin de préciser ces recommandations, le passage préalable d'un écologue est recommandé.
- En complément de la mise en place des espaces végétalisés, les habitants sont encouragés à :
  - ✓ recourir à des essences locales (noisetier, cornouiller sanguin, troène, aubépine, prunellier, érable champêtre, érable sycomore...), notamment en termes de plantation de haies.
  - ✓ en conserver une partie sous forme de « jardin sauvage », c'est-à dire un secteur où le développement de la végétation a libre cours et qui pourra, de fait, offrir à la faune (insectes, reptiles, oiseaux, petits mammifères) abris et/ou nourriture. Il peut aussi bien s'agir d'une zone herbacée, où serait pratiquée une fauche tardive, que d'un secteur boisé, d'une zone humide, développée autour d'un plan d'eau ou non, que d'une sèche (rocaille, muret...).
  - ✓ aménager un « hôtel à insectes » qui, le cas échéant, compléterait efficacement le secteur de « jardin sauvage ». Il s'agit d'un abri fait de matériaux hétéroclites (paille, tiges de bambou, rondins de bois percé ou non, fagots de tiges à moelle, pots de fleur, briques à trous...), où pourront se loger les insectes auxiliaires du jardin (pollinisation et lutte contre les parasites et en particulier les pucerons). Cette pratique contribue à une plus grande biodiversité, mais également à un moindre recours aux produits phytosanitaires et donc à une moindre pollution du sol et des eaux souterraines.
  - ✓ recourir au compostage domestique, afin de valoriser au mieux les déchets produits, réduire le volume de déchets à enlever (et donc les émissions polluantes inhérentes : transport, incinération).




## 2. Les études « Entrée de Ville »

### a. ZAC du Griffon

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

Dispositions relatives aux constructions nouvelles de part et d'autre des  
autoroutes, des routes express et des déviations  
(Code de l'urbanisme – Article L111 -1-4).

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

**Préambule :**

L'article L111 -1-4 du Code de l'Urbanisme interdit, en l'absence d'un projet urbain en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations nouvelles sur une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations et une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation telles que la RN 2, et de l'autoroute A 26.

Toutefois ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenus dans le Plan d'Occupation des Sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.


Or, tel sera le cas le long de la RN 2 et de l'autoroute A 26.

Le plan masse général joint en annexe indique les reculs respectifs de la RN2 et de l'A26 à 75 et 100 mètres.

Nous remarquerons que ces limites ne touchent que très peu les parties constructibles de la ZAC à savoir :

- A 26 :
  - fond de parcelle de ZC1 l'ilôt 1, sur une petite bande de 4 à 5 m uniquement puisque les espaces paysagers ne sont pas constructibles
  - fond de parcelle de ZC1 l'ilôt 2,
  - bassin de rétention
- RN2 :
  - extrémité nord/est de ZA ilôt 4. En tenant compte des reculs de construction imposés par les articles 6 et 7 du règlement de la ZAC, l'emprise de la bande des 75 m sur les parties constructibles reste très faible.
  - extrémité est de ZA ilôt5. Là encore en tenant compte des reculs imposés par le règlement et les aménagements paysagers, l'emprise de la bande des 75 m sur les parties constructibles est très faible.

Nous rappelons par ailleurs que ce projet a été retenu suite au concours de maîtrise d'œuvre organisé par le maître d'ouvrage, et qu'il a ensuite été mis au point, dans sa conception générale et réglementaire, en concertation avec les élus et les services compétents représentant le maître d'ouvrage.


	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

**Présentation du projet :**

Le projet se décline selon les grands concepts suivants :

Le projet, dont le plan masse général est joint en annexe et en page 18, se décline selon les grands concepts suivants :

- La route départementale 3 est conservée. Elle dessert et traverse le parc d'activités et le village de Barenton.
- La perspective sur la butte de Laon est dégagée par un grand espace libre le long de la RN2, qui axe le regard et le laisse s'élever sur l'horizon.
- Des vues perméables permettent d'associer le vocabulaire paysager de la plaine agricole ponctuée de bosquets. La transposition de ces éléments permet l'intégration du Parc dans le paysage environnant.
- Le village d'entreprises s'organise à l'entrée de la zone, espace à échelle rurale qui permet une transition paysagère avec l'ensemble du Parc d'Activités.
- Le parcellaire est hiérarchisé de façon à créer un front urbain en entrée de zone (petites parcelles denses), et à mener progressivement aux grandes parcelles autour de la voie ferrée et de l'Autoroute.
- Les voies de dessertes traduisent également cette hiérarchisation de l'espace d'activités.
- L'espace est paysagé de façon à s'intégrer au paysage environnant, et à mener progressivement de l'échelle humaine à l'échelle d'un espace économique.

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

#### ***Sur le plan des nuisances***

L'interdiction de réaliser des constructions à usage d'habitation (article 1 du règlement de chacune des zones) permettant d'éviter la confrontation permanente des personnes physiques aux nuisances rencontrées habituellement dans les zones d'activité et notamment liées aux déplacements automobiles (bruit, pollution, odeurs) sur des voies à forts trafic.

Les activités hôtelières autorisées en ZA, et les maisons destinées au gardiennage des implantations, feront l'objet de corrections acoustiques réglementaires, selon le classement des voies de circulations.

#### ***Sur le plan de la sécurité***

L'organisation des entrées / sorties du site à partir de deux giratoires sur la RN 2 évite toute introduction directe par cette voie qui n'offrirait pas toutes les conditions suffisantes et nécessaires pour assurer la sécurité des automobiles.

Cet aménagement sera réalisé en plusieurs phases à savoir :


- passage inférieur pour accès depuis la RN2 à la zone d'activités
- création de 2 giratoires et d'un accès direct à la bretelle d'autoroute.

(Voir plan d'aménagement général)

De même l'accès à la route départementale 3 ne peut s'effectuer qu'à partir des échangeurs aménagés en entrées/sorties du parc d'activité.

L'accès à l'autoroute ne peut s'effectuer que par la bretelle existante. La clôture située le long du tracé empêche tout accès piéton.

La desserte du parc d'activité par voie ferrée sera possible en tranche 2. Une réserve foncière est prévue à cet effet le long d'une voie dite secondaire, avec raccordement sur la voie existante.  
En ce qui concerne la sécurité cette nouvelle voie sera effectuée selon les prescriptions usuelles exigées par la SNCF.

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

**Sur le plan de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Le règlement du parc d'activité fixe les prescriptions architecturales des futurs bâtiments.

Le parc est organisé en 3 secteurs respectant une certaine hiérarchie.

- Le secteur A, à l'Est de la zone, le long de la RN 2 et de la bretelle d'accès de l'autoroute A26, formant la vitrine et l'entrée de la zone, est destiné à assurer l'accueil d'activités tertiaires, artisanales, hébergement.....Ce secteur s'organise comme un village d'entreprises permettant une transition harmonieuse entre le paysage rural et l'ensemble du parc d'activité. C'est dans ce secteur que se situera l'entrée principale.
- Le secteur B, de part et d'autre de la route départementale, en limite nord et en frange de la zone A est destinée à accueillir des activités de petites et moyennes entreprises industrielles et logistiques Elle assure la transition entre le village d'entreprise et les grosses unités industrielles.
- Le secteur C, au cœur du parc et en façade autoroutière, est un secteur réservé à l'accueil d'activités industrielles et logistiques lourdes. Cette zone est divisée en 2 sous-secteurs de façon à libérer la perspective sur le parc depuis l'autoroute :
  - La Zone C1, en façade autoroutière, imposera des volumes bas avec un recul important sur les limites. Le traitement paysager et architectural de ces parcelles sera particulièrement soigné.
  - La Zone C2 acceptera des implantations plus élevées et plus denses.

Ces secteurs sont desservis par des voies qui respectent par leurs proportions et leur traitement paysager la hiérarchie générale.

Les articles 6, 7 et 8 fixent les reculs de constructions obligatoires ou minimum. Ils ont pour but de structurer les voies, de matérialiser l'espace autour des espaces publics (routes, aire d'information aire de repos...).


Proposition de traduction réglementaire articles 6 :

*« Pour les terrains situés en bordure de voirie, les bâtiments seront implantés en respectant les marges de recul reprises ci-après et figurant sur le document graphique P02. Cet espace de recul sera obligatoirement paysagé.*

*Sur les voies de dessertes situées le long de la RN2, de la RD 3 de part et d'autre de l'entrée principale et de la bretelle d'accès de l'autoroute, les constructions seront édifiées sur la ligne de recul à 8 mètres de l'alignement des voies.*

*Au long des autres voies, les constructions s'implanteront en respectant une marge de recul d'au minimum 10 mètres de l'alignement des voies. »*



	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

Concernant le traitement du paysage, il faudra considérer les espaces publics et les parties cessibles.

*ESPACES PUBLICS :*

Ouverte sur la plaine agricole environnante, la limite Nord se teinte des espaces agricoles qui la jouxtent.

Les parcelles engazonnées peuvent s'apparenter aux espaces de culture avoisinants. Ainsi la forme de la limite orientée Nord/Ouest évoquera les bosquets de la plaine : boisements de type forestier, au sous-bois dense, et aux découpes géométriques, qui offrent ouvertures et fermetures dans leur déclinaison de rythmes.

Cette « garenne » transposée dans l'espace du Parc d'Activités aura à la fois l'avantage de délimiter clairement l'espace d'Activités, tout en l'intégrant au paysage environnant. D'autre part, elle permettra d'axer des vues sur l'extérieur, comme une mosaïque d'espaces lointains, qui seront intégrés aux espaces internes du Parc.

Les espaces frontières de la voie ferrée et de l'Autoroute s'apparentent à une limite urbaine, en interface entre ville et campagne.

Leur traitement en lisière, évoquant par une végétation qui donne l'impression de s'effilocheur peu à peu vers les pelouses des parcelles, évoque les parcs anglais, et donne à cette transition paysagère de qualité un intérêt à la vue en surplomb depuis les voies de communication. De plus, ils facilitent l'intégration des bassins en eau, leur accordant un rôle important dans l'aménagement de cette zone.


La végétation mise en place assimilera les espèces « de parc » aux espèces forestières de la flore locale (Chêne, hêtre et charmes pour les espèces dominantes en tige, cèpes de charme, d'érables champêtres et de frênes pour les essences plus basses). Une végétation étagée accompagnera les bassins, et ces aménagements deviendront des points forts du cheminement mis en place sur l'ensemble de la zone.

La puissance évocatrice de la butte de Laon oriente l'entrée du Parc d'Activités.

L'alignement théâtral de Chênes rouges d'Amérique (*Quercus coccinea*), au port et au feuillage remarquables, dessine dans l'espace une ligne puissante dont la verticalité colorée oriente le regard sur la butte de Laon.

Cette ligne végétale traverse le site au delà des aménagements à échelle humaine. Le double alignement de ces chênes le long de la Route Nationale oriente le regard et l'ensemble de l'espace sur cette butte inscrite à l'horizon, qui devient un véritable symbole de l'identification du site.

(Voir vue perspective de la RN2 vers Laon page 21)

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

Le giratoire devient une transcription du passé médiéval prestigieux de Laon et de son évêché, à travers la forme d'un labyrinthe sur dôme de gazon. La perception de « murs » végétaux qui s'enchaînent et s'enroulent évoquent également le centre ville médiéval et les remparts de la ville dont la présence règne sur l'horizon.

Dans le cas d'une desserte du site par un second giratoire, ce dernier serait habité par des plantations denses de chênes rouges d'Amérique en continuité de l'alignement, sur un lit de charmillles. Cet aménagement créerait une paroi verticale qui renforcerait le cadre sur la butte déjà mis en place par le majestueux alignement de chênes.

Parallèlement à cette mise en scène verticale du site, le vaste tapis de pelouse de l'entrée libère la perspective, assoit cette mise à l'échelle progressive du paysage, appuyant l'envolée du regard par un espace de respiration.

La pelouse devient également le lieu d'une transition entre l'échelle monumentale et théâtrale de l'entrée, et les premières parcelles à échelle humaine du village d'entreprises

Le tapis de pelouse permet alors à la fois une libération et une mise en relation des deux espaces.

Le village s'inscrit dans une ambiance jardinée, où les rosiers et les arbustes fleuris ont la part belle, éloignés du flux de circulation de la RN2. Les arbustes touffus et les treillages, les tons rose clair, blanc crème et bleu dominant pour créer un esprit « cottage » qui crée à lui seul la sensation d'entrer dans un espace nouveau. L'effet de vitrine est renforcé par le recul qui est permis devant cet espace.

La voie principale est conservée comme un tracé historique de la desserte du village de Barenton.

Elle permet à la fois la desserte du Parc d'Activité, et la liaison entre Laon et Barenton. Ce double statut nécessite un traitement particulier, permettant à la fois l'intégration et la séparation de l'espace d'activités. Cette route s'insérera donc dans une coulée forestière, ouverte sur un chapelet de clairières, qui rythmeront la traversée de la Zone, tout en en faisant un espace autonome à l'échelle de la plaine agricole habitée de bosquets. Les ronds point ouvriront alors l'espace comme des clairières dans cette coulée boisée.

(Voir vue perspective depuis Barenton page 23)

De part et d'autre de la route, serpentant et progressant de même à travers les clairières, les sentes piétonnes permettent de découvrir ce paysage forestier à une autre dimension. Les jeux d'ouverture et fermetures spatiales que l'on appréhendait comme des jeux de lumière depuis la voiture donnent une identité claire aux espaces traversés, et deviennent prétexte à des pauses ou des arrêts pique-nique...

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

Le rond point du Nord marque la sortie des paysages clos forestiers, et l'ouverture au grand paysage agricole qui englobe le Parc d'Activités. Sous la forme d'une prairie plantée d'arbres isolés ou en bosquets, cet espace fait le lien entre l'ensemble des zones boisées du site. Son ouverture est canalisée par une dernière frange forestière liée aux remises à gibiers, tandis que les beaux arbres isolés font le lien avec le « parc anglais » qui se déroule en lisière. Enfin, cette zone constitue l'ultime clairière sur laquelle débouche la vue principale, offrant enfin au regard l'espace agricole à perte de vue qui l'accompagne.

Entre la ville économique et l'espace rural environnant, une hiérarchisation progressive

Le passage progressif du village d'entreprise à l'esprit « cottage » aux grands bâtiments des entreprises du Parc d'Activités est lié à la hiérarchisation de la forme donnée aux voies de desserte.

Sur la voie principale qui demeure un espace à part se greffent perpendiculairement des axes secondaires.

Le long du village d'entreprise, l'esprit « jardin » se retrouvera à travers l'emploi de cerisiers blancs en alignement le long des voies, cette espèce trouvant un écho dans la ponctuation des fonds de parcelles de cette zone.

De l'autre côté du parc, vers le Nord, les voies secondaires ont pour vocation de desservir des parcelles et des bâtiments d'entreprise de taille plus importante, et le tilleul utilisé en alignement renforcera l'impression de « boulevard » déjà perceptible à travers la largeur de l'emprise de ces voies.


Les voies tertiaires seront distinguées par l'absence de haie de charmille le long des voies, et une plus grande perméabilité visuelle depuis la route.

Ce parc d'Activités, qui s'inscrit en charnière d'un paysage marqué à la fois par une horizontalité agricole, un élément patrimonial monumental, et cerné par des voies de communication, devient alors l'occasion d'un véritable lien entre les composantes de ce paysage charnière, où le traitement paysager joue à la fois un rôle de transition et d'appropriation des lieux à l'échelle géographique, urbaine, et humaine.

#### *PARTIES CESSIBLES*

L'article 11 et 13 du règlement de ZAC de chaque secteur, fixent la nature du traitement paysager des parcelles.

L'article 11 précise la nature des clôtures le long de la RN2, de la bretelle d'accès à l'autoroute et de l'autoroute.

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

Proposition de traduction réglementaire articles 11 :

*« Les clôtures sont autorisées pour délimiter les parties privatives des parties publiques ou en limite séparative de deux lots.*

*Les clôtures sur rue, d'une hauteur de 2,00 mètres, seront constituées par un treillage de couleur verte, accompagné de plantes grimpantes à fleur.*

*Les plantations de végétaux grimpants ne seront pas continues, mais permettront des ouvertures visuelles sur l'intérieur de la parcelle.*

*Les espaces libres de végétation constitueront 10 à 25 % de la longueur de clôture.*

*Les parcelles donnant sur l'axe central privilégieront les espèces végétales ayant une floraison de couleur rouge.*

*Les parcelles donnant sur la RN2 privilégieront les espèces végétales ayant une floraison de couleur jaune et blanche.*

*Les parcelles donnant sur les dessertes internes privilégieront les espèces végétales ayant une floraison rose pâle.*

*Les clôtures des limites séparatives seront au minimum constituées par des haies de type charmille latéralement, et par des alignements d'arbres fruitiers en fond de parcelle. »*

Ces articles 11 sont illustrés de schémas de principe figurant sur le carnet de détails P02 joint en annexe.

Les articles 13 déterminent le traitement des espaces non bâtis et des aires de stationnement.


Proposition de traduction réglementaire articles 13 :

*« Une surface de 20% au moins de la parcelle devra être traitée en espaces verts.*

*Les espaces restés libres après implantation des constructions doivent faire l'objet d'une composition paysagère végétale cohérente avec l'ensemble du site.*

*« Dans ce secteur, on privilégiera :*

- *en tige, des essences dont la taille adulte est adaptée à la volumétrie des constructions, on puisera au moins pour moitié dans le registre des arbres fruitiers productifs ou décoratifs (Malus, Pyrus, et Prunus), l'emploi des conifères devra être limité (moins de 20 % de l'ensemble des espèces en tiges).*
- *En arbustes, les essences à forte production florale en veillant à une présence florale pendant toute l'année. L'usage de persistants est recommandé mais dans une proportion qui ne devra pas dépasser 50% de l'ensemble. »*

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

Ces articles 13 fixent aussi les obligations de l'acquéreur lorsqu'il achète une parcelle ayant fait l'objet d'un traitement paysager par l'aménageur :

*« Les emprises de plantations identifiées au document graphique P01 devront être plantées, maintenues et entretenues dans leur affectation d'espace vert planté non constructible et non aménageable en voirie. »*

#### Sur le plan de la qualité architecturale

L'article 11 du règlement pour chaque secteur du parc impose des contraintes fortes concernant l'aspect extérieur des bâtiments en particulier :

- l'obligation de respecter une unité rigoureuse sur l'ensemble des façades par le biais de matériaux homogènes et de qualité. Les façades latérales et postérieures des constructions seront traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles ;

Une attention toute particulière a été portée sur le traitement de l'entrée, et le long de la RN2

Proposition de traduction réglementaire articles 11 :


*« Pour les façades, nous distinguerons deux types de traitement :  
Le long de la RN2 et de la RD3, de part et d'autre de l'entrée principale, les façades seront à dominante minérale ( pour minimum 50%) composées avec des matériaux verriers, des parements métalliques ou bois.  
Les pignons seront traités de part et d'autre de ces façades de façon minérale sur au minimum 10% de leur surface.  
Le long des autres voies de dessertes, la composition assemblera toujours le minéral, les éléments verriers et les parements métalliques ou bois. »*

L'emploi de certains matériaux est proscrit, réglementé pour d'autres.

Afin de maintenir une homogénéité dans le traitement des façades, le nombre de matériau est limité.

- l'obligation de traiter les façades selon des couleurs dominantes discrètes et harmonisées entre elles, permettant une bonne intégration dans le paysage. Les couleurs vives sont autorisées pour les menuiseries et les accessoires métalliques. La surface de ces éléments ne dépassera pas 5 % de la surface des façades.

- l'obligation de traiter les enseignes à partir de lettres découpées situées sous le niveau d'acrotère ou de faitage du bâtiment et d'une dimension maximum.

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

Par exemple en ZA :


*« Les enseignes seront réalisées par des lettres découpées en volume ou peintes. La façade du bâtiment devra être visible entre les lettres . Les logos seront admis dans les mêmes conditions. A l'exception des constructions édifiées le long de la RN2, de l'autoroute et de la bretelle d'accès à l'autoroute, les lettres pourront être lumineuses ou éclairées. Les enseignes sur mâts ou sur bâtiments ne dépasseront pas le niveau de l'acrotère ou de l'égout du bâtiment. La surface totale des lettres n'excédera pas 5 m<sup>2</sup> par façade. »*

Nous noterons que l'aménageur a confié une mission de suivi des permis de construire à l'urbaniste chargé de l'aménagement du parc.


Cette volonté contribuera à produire la qualité architecturale du parc d'activité et par voie de conséquence l'image générale recherchée.

Un cahier des charges de cessions de terrains regroupera l'ensemble des règles visant à faire respecter les obligations de l'acquéreur en matière d'architecture, de paysage, de servitudes, de dispositions techniques liées aux réseaux à la voirie et à la construction, etc.

---

 Tétraktys atelier	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

## DOCUMENTS GRAPHIQUES

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS



**Vue panoramique depuis le rond-point sur la RN 2**




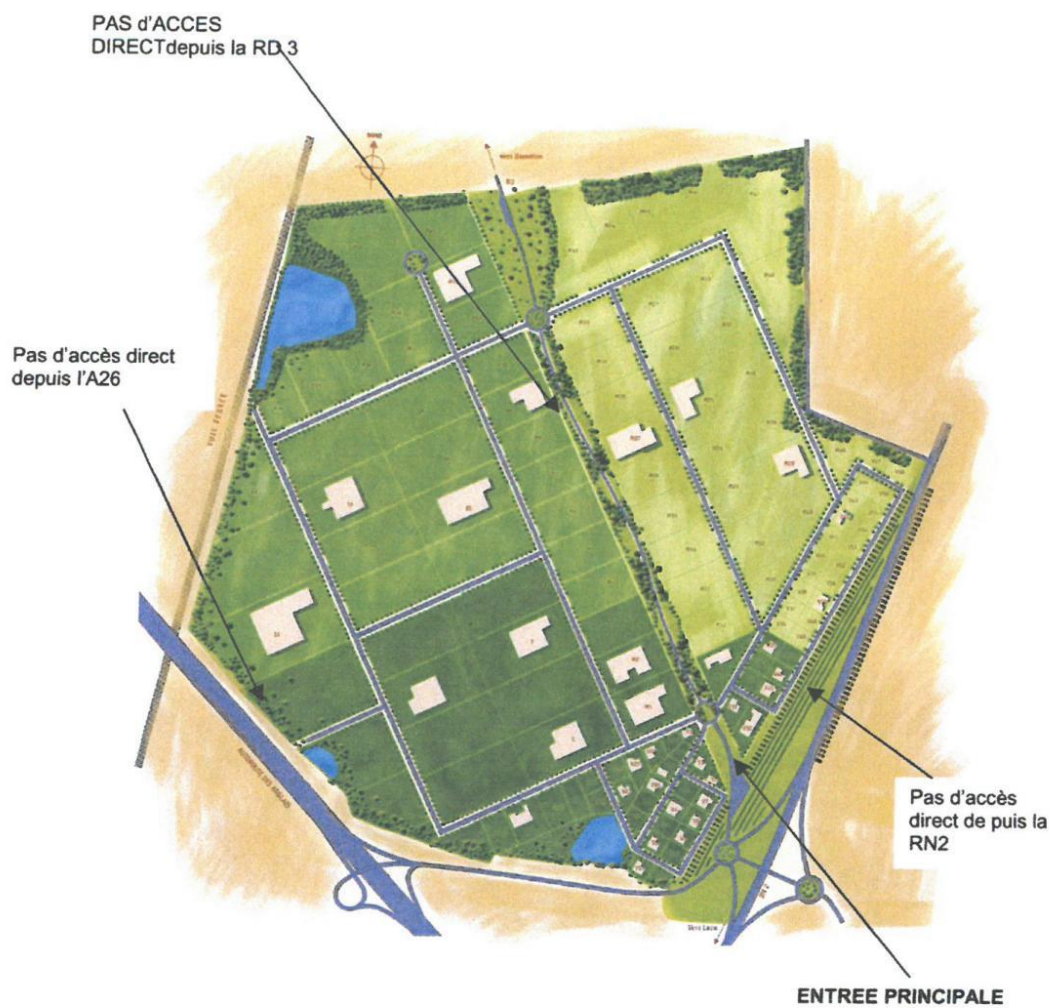
**Montage panoramique depuis la RN 2 vers la butte de Laon**



**Montage panoramique sur l'entrée de la ZAC depuis Barenton**

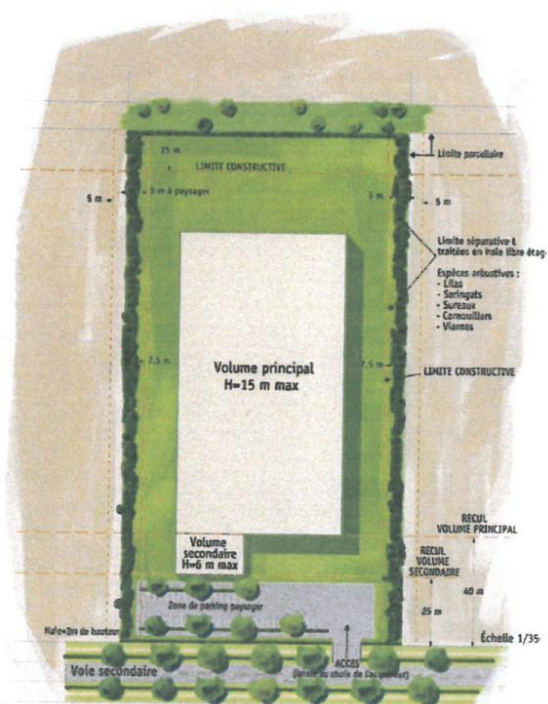
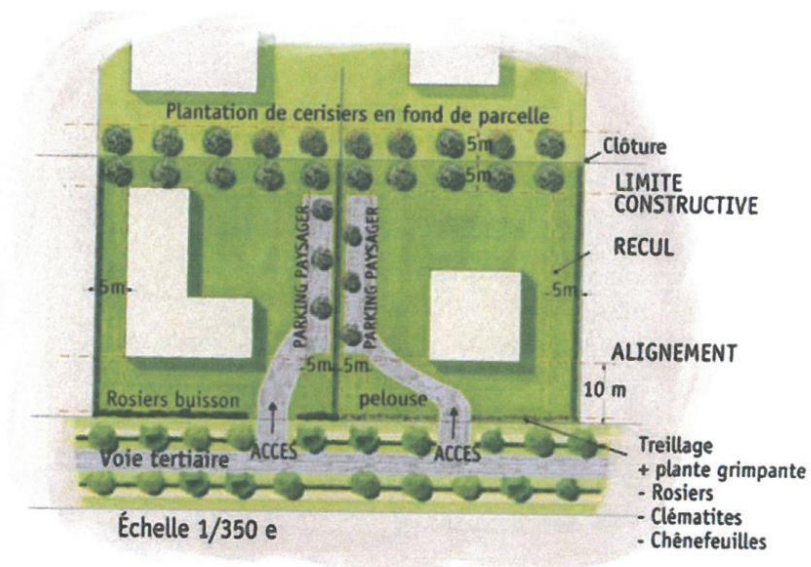



	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS

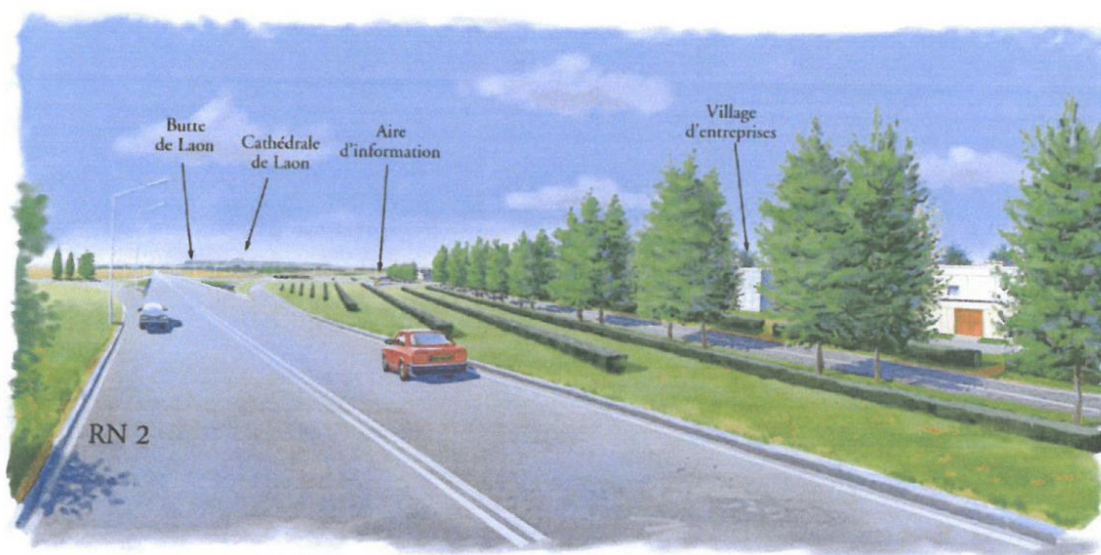


**PLAN MASSE GENERAL**

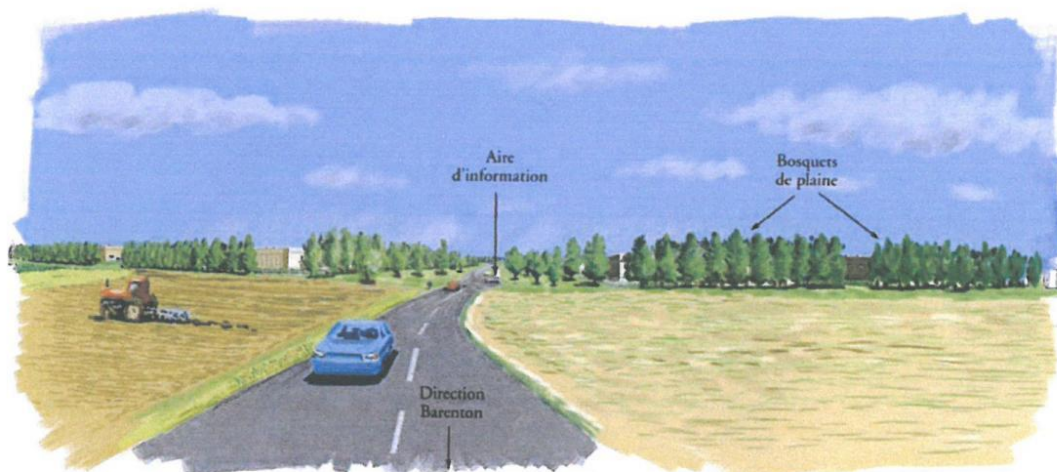
	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	




	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS



1- Vue perspective de la Route Nationale 2 vers Laon



2- Vue perspective de la Route Départementale en venant de Barenton

	ZAC POLE d'ACTIVITES du GRIFFON	25/09/2003
	DOSSIER ENTREE de VILLE	FS



**Vue perspective générale**

b. ZAC du Champ du Roy

Communauté de communes du Laonnais

## PROJET URBAIN RN2/RD977

Décembre 2000

**ESPACE PLUS**  
Christophe Noyé - géographe  
Jean-Didier Laforge - architecte DPLG  
Dominique Ragu - cartographe  
25, rue de Hauteville - 75010 Paris  
Tel. & Fax : 01 42 46 11 45 - e-mail : cn.d@espece.fr

**SQUARE-PARIS**  
Kathleen de Moncault - paysagiste

33, rue Chanzy - 92600 Asnières  
Tel. : 01 47 90 87 26 - Fax : 01 47 91 61 53

Le projet National 2	4
<b>1</b> <i>Le projet d'aménagement paysager</i>	
Morphologie urbaine	8
Conséquences du schéma directeur	10
Pôles attractifs et déplacements	12
Enjeux et impacts routiers	14
<b>2</b> <i>Le paysage urbain</i>	
Les grandes entités paysagères	18
Les éléments structurants du paysage	20
Le système des vues : depuis la plaine	22
Le système des vues : depuis la butte	24
Vocabulaire	26
Enjeux paysagers	27
<b>3</b> <i>Le projet de ville</i>	30
Analyse urbaine	
<b>4</b> <i>Orientations d'aménagement</i>	
Présentation du schéma d'intention	34
Principes d'aménagement	36
Principes de composition	38
<b>5</b> <i>Projet urbain</i>	
Réorientation du Comité de pilotage	42
Le projet	44
Propositions pour un règlement commun de la zone d'activités	50
Plan d'ensemble	61

## Le projet Nationale 2

Cette étude a déjà été directement de l'obligation faite aux communes qui souhaitent urbaniser des terrains situés en bordure de voie à grande circulation de produire un projet urbain leur permettant d'échapper aux restrictions en matière de constructibilité introduites par l'article L111-14.

Les retraits de construction imposés de 75 à 100 mètres, ont pour objectif non pas d'interdire l'urbanisation mais au contraire de la favoriser dans le cadre d'un projet d'ensemble. L'objectif premier est d'éviter les désordres urbains constatés dans les périphéries parfois dénommées entrées de ville.

Le projet urbain doit proposer à la fois un plan d'ensemble et des préconisations réglementaires permettant d'assurer une urbanisation respectueuse de l'environnement et des paysages urbains. Doivent être pris en compte la qualité architecturale, les normes de sécurité, les nuisances sonores. Ces propositions doivent être intégrées aux documents d'urbanisme en occurrence les POS des communes d'Athies-sous-Laon, Chambry et Laon.

Dans le contexte Laonnais, sont concernées la RD 977 entre Athies-sous-Laon et Laon et la RN 2 entre Laon et Chambry, dans la mesure où ces espaces sont ouverts à l'urbanisation dans le cadre des propositions du Schéma Directeur et conformément aux POS en vigueur.

Afin de se conformer aux prescriptions de l'Etat, cette étude s'est appuyée sur la circulaire du 13 mai 1996 (Ministère de l'équipement) qui précise les conditions d'application de l'article L111-14 du Code de l'Urbanisme (Loi 95-101 du 2 février 1995) et notamment des préconisations en matière d'étude de projet urbain. La section d'étude comprend l'ensemble de la section RN 2 de l'échangeur RN 2/RN 44 à la commune de Chambry et la RD 977 de la RN 2 à Athies-sous-Laon.

Le projet définitif de doublement de la RN 2 n'est pas encore arrêté mais les phases de consultation sont suffisamment avancées pour que l'économie générale du projet soit présentée.

Notons d'abord, que le doublement rend la nationale franchissable hors des aménagements spécifiques. Parallèlement, les entrées urbaines et les rapports avec les autres voies de circulation sont conditionnées à la présence d'échangeurs. Sur la section étudiée, trois seront réalisés : un échangeur complet au niveau de la RN 44, un échangeur au milieu de la ZAC du Champ du Roy, enfin un demi-échangeur (nord) à Chambry. Des aménagements spécifiques seront réalisés afin de rétablir la continuité des voies traversées : RD 977 et RD 51.

### En plan :

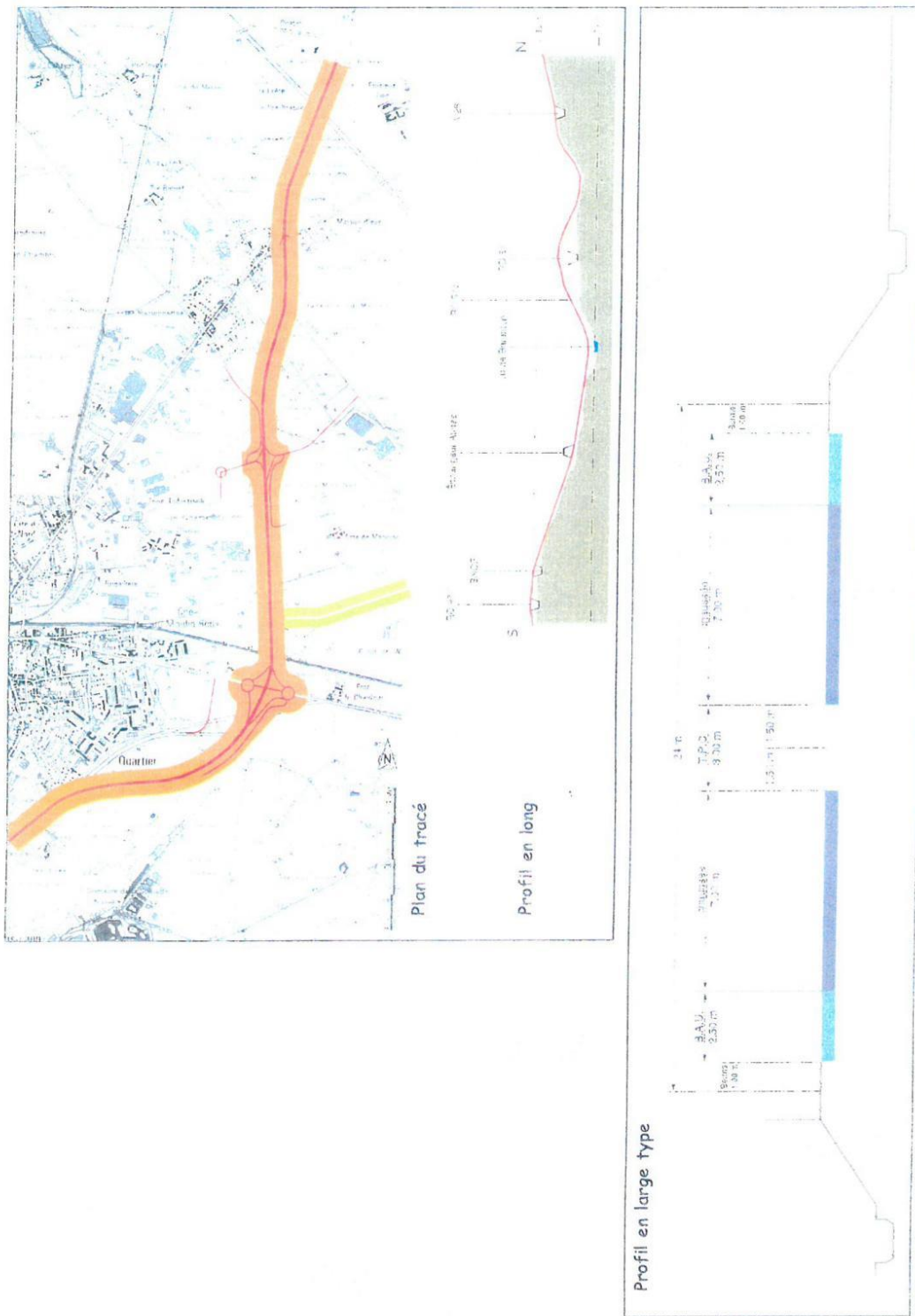
L'option d'un doublement sur place est retenue, en principe sur la core existante de la chaussée existante. Toutefois, le tracé futur s'écarte à deux reprises du tracé actuel. Un premier détaché survient entre les terrains de sport et le quartier Champagne au sud jusqu'à la RN 44, le second est au niveau de Chambry et permet de réintégrer la dimension du côté urbanisé.

### En profil :

À son niveau maximum, la RN sera en surplomb de 5 à 5 mètres du sol mais l'essentiel du tracé est contenu sur un remblai n'excédant que rarement 1,5 mètre. La coupe s'organise en fait autour de l'échangeur de la ZAC du Champ du Roy où la nationale est à niveau. Au sud, la RD 977 et la voie ferrée passent sous la RN 2 qui surplombe le terrain naturel de 5 mètres. Le profil de la voie tend ensuite à rejoindre celui du sol. Au nord, après l'échangeur central, le profil s'élève (1,5 mètre) au niveau du ru de Baranton, pour culminer à près de 5 mètres au droit de Chambry (échangeur RD 51).







Plan local d'urbanisme de Chambry

# 1 Paysage & dynamiques urbaines

### Morphologie urbaine

Le site de la ville de Caux a fortement influencé la structuration urbaine de la ville, installée initialement sur la butte, le noyau urbain historique bénéficie d'une situation de replaie favorable, mise en valeur par l'architecture de la cathédrale volontairement orientée vers la plaine. Cette ville haute est la silhouette de la cathédrale constituent une image caractéristique du pays.

Ce centre historique est intégré à l'origine dans un système d'économie rurale dont les traces sont encore aujourd'hui très présentes dans le paysage. Ce système, installé dans l'écrit formé par la cuesta au sud et à l'ouest, se caractérise par une organisation en cercles successifs.

Au pied de la butte tout d'abord, les aujourd'hui intégrés dans les espaces urbains, les faubourgs ou bourgs : Lanoixville à l'ouest, Vaux à l'est, Ardion et Sarnilly au sud. Dans la plaine, sur un rayon de 2 à 4 kilomètres, un chapitelet de fermes importantes mais isolées. Ces bâtiments sont organisés autour d'une cour et généralement entourés d'une zone verte liée à un manège des mesures du pays de Caux. Vues de la butte, ces

Ferme possédait un élément important d'aménagement du paysage rural.

Plus tard, les bourgs ruraux audais, comme en témoignent la patinoire architecturale qui les caractérise, se sont développés à l'intérieur ou des axes convergeant vers Leon et d'une sorte, le réseau circulaire unissant les grands fermiers, ruraux du Lannois (aujourd'hui RD 54 : 518, 25, 26, 65 et 543), Chambry, Aclias, Bruyères-et-Montbérault, Muret-et-Launoy, Crégy, Aunois, formant ainsi une couronne régulière. Leur développement est dû, en partie, au fait que le bourg rural, inséré au sud et sous forme de bourg très encaissé au nord, offre une image caractéristique des espaces ruraux et de réelle diversité.

L'ensemble de ces éléments ont évolué sans rupture jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. La ville comme les bourgs ont connu des extensions en continué des espaces urbanisés préservant ainsi l'organisation radiale-concentrique. Les fermes sont le plus souvent rangées isolées dans des secteurs qui elles ont pu générer le développement de petits villages (exemple : Sacy-le-Dauph).

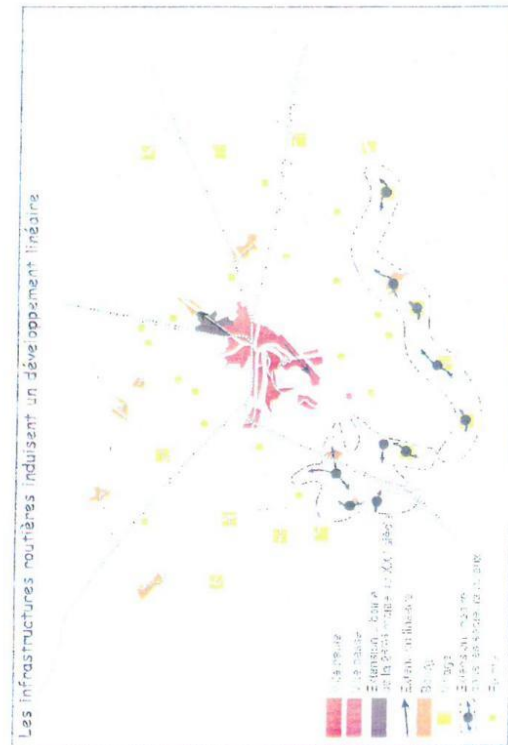
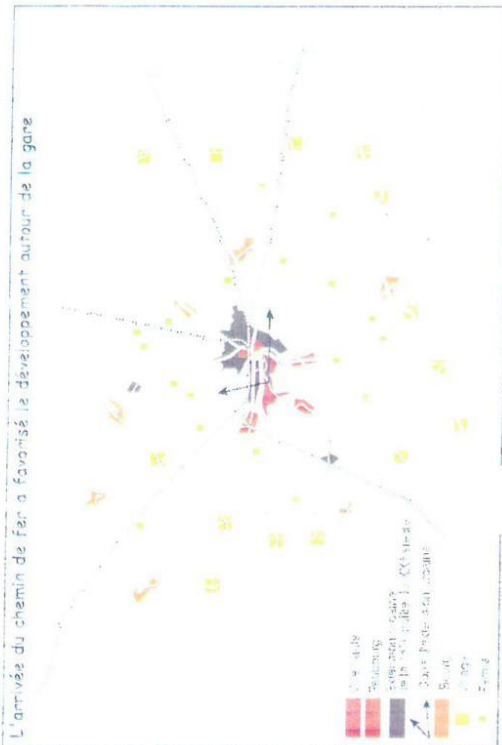


Schéma d'organisation :  
une structure concentrique encore visible

Le chemin de fer a constitué une première perturbation importante. En effet, l'installation de la gare en pied de butte au nord, a constitué un élément de développement économique qui a fortement bouleversé les dynamiques d'évolution historiques. C'est d'abord le développement d'une ville basse entre les bourgs de Lanerwillie et de Vaux et le développement de quartiers ouverts en direction de Chambry. Cette rupture a favorisé ensuite le développement du nord de l'agglomération même si la dynamique d'urbanisation en pied de butte s'est poursuivie au cours du XX<sup>e</sup> siècle en direction du sud.

Dans une époque plus récente (depuis 1960) la forte croissance du phénomène de périurbanisation a eu les mêmes effets dans les bourgs et villages de la périphérie notamment au sud où la forme traditionnelle des villages (villages-rue) et la configuration des terrains ont favorisé une urbanisation linéaire effaçant progressivement les alternances villages-champs. En ville, la ZAC du Champ du Roy oriente nettement la croissance de la ville dans un cadre nord-est, rompant définitivement avec le schéma en couronnes successives.

Les enjeux du développement futur résident dans la nécessité d'assurer un développement urbain en relation avec les exigences de desserte et de déplacement dont fortement lié aux infrastructures de transport tout en préservant l'organisation rurale héritée de l'histoire ; élément fondamental des paysages laonnais mais aussi potentiel de développement de l'activité touristique en raison de la qualité et de l'importance du patrimoine architectural et de l'héritage des paysages naturels.



- Bourg et village
- Centre historique
- Faubourg
- Extension 1<sup>ère</sup> moitié du XX<sup>e</sup> siècle
- Extension 2<sup>ème</sup> moitié du XX<sup>e</sup> siècle
- Ferme isolée

Réseau routier  
 Vallée de la Sarthe  
 Cours d'eau (plan 1:500)

Source : Urbanisme, 2017

**Conséquences du schéma directeur**

Habitat et activités : existant et zones futures



Les options retenues dans le cadre du Schéma Directeur arrêté le 19-10-1999, confirment la réorientation des dynamiques de développement urbain. En effet, les impératifs de protection des espaces naturels et la volonté de ne pas renforcer l'éclatement de la ville ont imposé la concentration des espaces à urbaniser dans le nord de l'agglomération. Athies-sous-Laon et Chambray seront à terme intégrées à l'agglomération. Les terrains situés entre Laon et ces deux communes ont principalement une vocation d'accueil des activités. Les secteurs d'habitat sont localisés d'une part autour des deux bourgs et d'autre part, au-delà de la voie ferrée de Laon, en continuité de la cité du Nord. La RN 2 traversera donc du nord au sud le nouveau quartier d'activités de Laon qui est, en fait, la poursuite vers l'est, de la ZAC du Champ du Roy.

**Agglomération**

- Zone urbaine existante
- Extension urbaine

**Activités**

- Zone industrielle existante
- Zone industrielle future
- Zone industrielle future type parc industriel paysager

**Commerce**

- Zone à dominante commerciale
- Zone commerciale extension

**Équipement**

- Grand équipement existant
- Secteur d'équipement futur à vocation ludique

**Espace naturel**

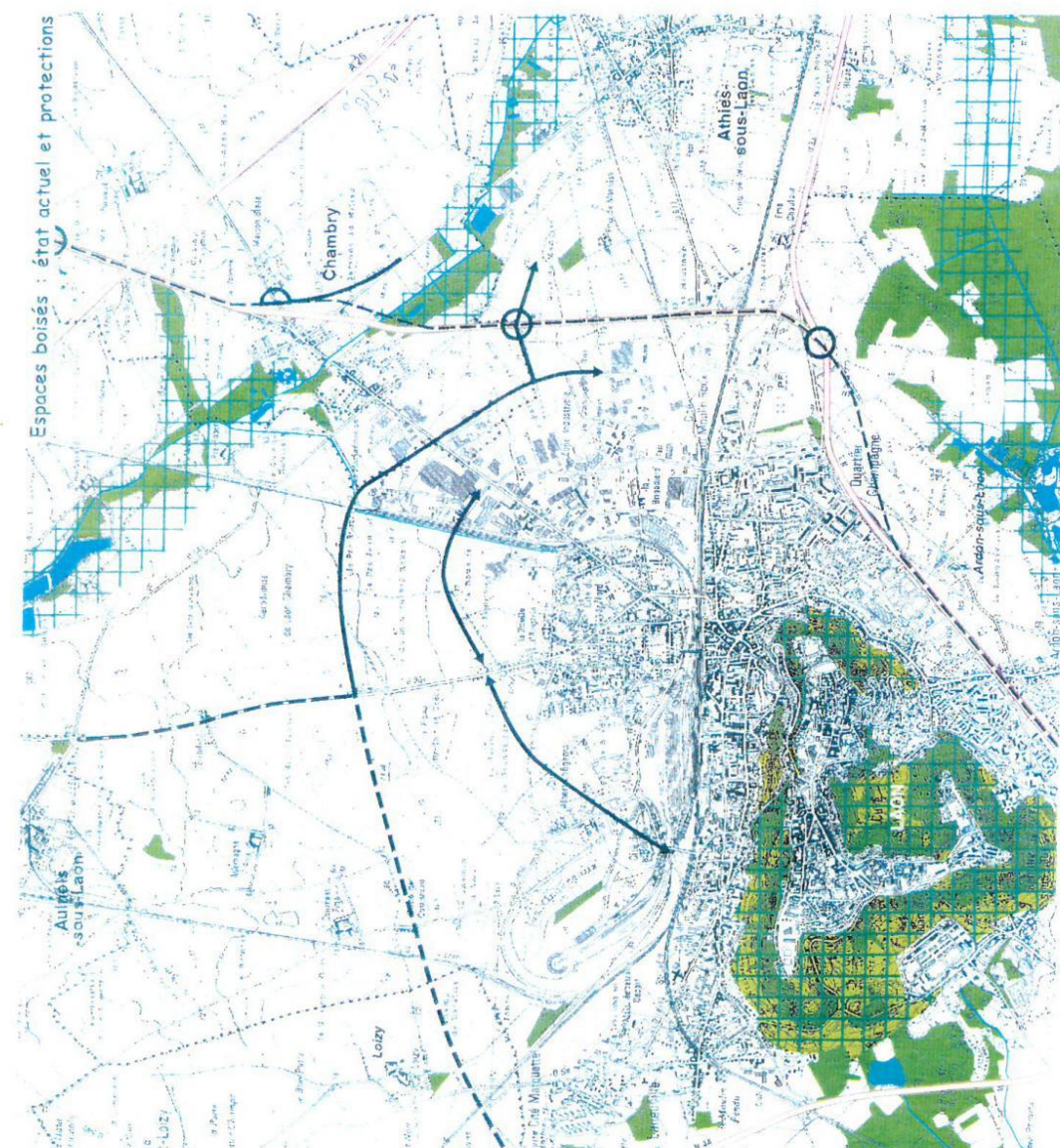
- Espace boisé
- Autre secteur végétal
- Espace naturel à protéger et à mettre en valeur

**Friches**

- Friches (industrielle, ferroviaire, militaire)

**Infrastructures**

- Autoroute et voie majeure
- Doublement RN 2 et échangeur
- Contournement et déviation
- Tour de ville et barrage nord moyen terme
- Barrage nord et liaison majeur long terme
- Cours d'eau, plan d'eau
- Limite communale



Compte tenu de l'importance, du point de vue du paysage, des terrains situés entre Athies-sous-Laon et la RN2, leur classement en secteur à urbaniser a fait l'objet d'un compromis qui se traduit par la volonté d'un aménagement paysager.

Ces options s'inscrivent clairement dans une volonté affirmée d'un arrêt de l'urbanisation en pied de butte notamment au sud, qui se solde par le développement d'un socle bâti qui en occidant le bas des coteaux boisés réduit l'impact de la butte et de la silhouette de la cathédrale sur le paysage.

Dans le sud, il existe encore une continuité entre les coteaux boisés de la butte et la campagne; c'est cette liaison qui est protégée. Néanmoins, ces nouvelles orientations de développement urbain imposent certaines précautions:

- la protection et la mise en valeur du ru de Barenton est prioritaire. En effet, déjà élément important d'animation du paysage, le ru devient avec ces nouvelles options, la barrière naturelle de l'urbanisation, la limite entre ville et campagne.

- la constitution d'un nouveau quartier d'activités doit s'appuyer sur une structure urbaine forte, compensant les pertes en matière de paysage, mais aussi favorisant une installation raisonnée des activités et un fonctionnement rationnel du nouveau quartier.

- enfin, l'association des bourgs à l'agglomération ne doit pas se faire au détriment de leur identité. Le développement urbain doit impérativement gérer les contacts entre habitat et activités, dans le souci de préserver la qualité de vie à Chambry et Athies-sous-Laon, tout en les différenciant des espaces agglomérés centraux.

Ces différentes options doivent largement influencer le projet d'aménagement sur ce secteur de l'agglomération. Dans le même temps, il doit intégrer les nécessités du développement économique et donc offrir aux activités un espace rationnel d'exercice de leur activité. Les enjeux dépassent donc largement le simple accompagnement des aménagements routiers.

## Pôles attractifs et déplacements

Le développement de la zone industrielle de Laon-Chambry se traduit par l'émergence d'un nouveau pôle d'emploi dans l'agglomération. Comptant aujourd'hui plus de 3 000 emplois, il réalise désormais avec les deux autres centres de l'activité : le Plateau et le quartier de la gare.

La nature des emplois de ces trois pôles est très distincte. Le Plateau est fortement marqué par l'emploi administratif et le commerce. La gare est spécialisée également dans le commerce mais associé aux activités tertiaires. Certaines activités industrielles y sont encore localisées mais la tendance à la délocalisation vers la zone d'activité est sensible. Enfin, la zone d'activités est marquée par l'emploi industriel qui représente les trois-quarts des emplois de ce secteur. Ces trois pôles d'emploi correspondent donc à une spécialisation des activités laonnoises.

La zone d'activités pése donc de plus en plus dans l'organisation et la répartition de l'emploi dans la ville de Laon. Son extension et les nouvelles activités qu'elle accueillera lui donneront probablement dans un avenir proche la première place en terme de nombre d'emplois. Se pose dès lors la question d'une part de son organisation et d'autre part de son image.

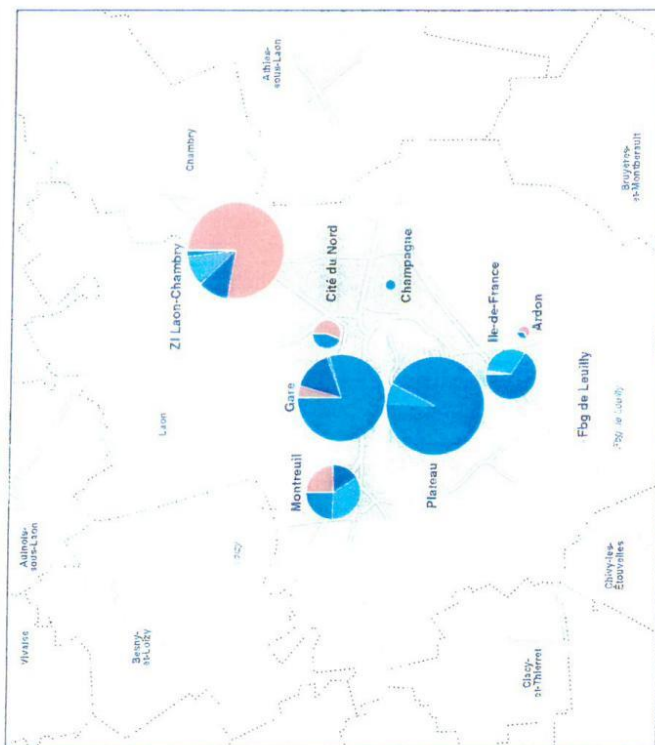
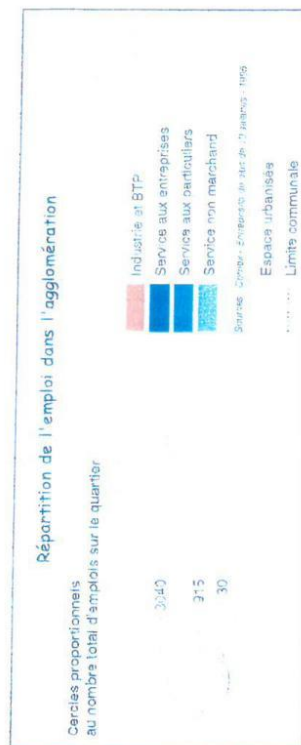
Depuis son extension dans le cadre du schéma directeur, la zone d'activités n'a pas fait l'objet d'un plan d'ensemble d'aménagement. Or, compte tenu des terrains désormais concernés et de leur importance tant en terme de fonctionnement urbain que de qualité, il semble aujourd'hui urgent de donner une trame à ce développement futur afin d'éviter un plan inorganisé, une façade urbaine dégradée, des espaces peu structurés... Parallèlement, l'objectif de cette nouvelle zone d'activité est bien d'attirer de nouvelles activités sur la ville de Laon en faisant notamment valoir une qualité de desserte (croisement de deux RN et de l'A 26). La qualité des espaces offerts et leur organisation est un argument qu'il ne faut pas négliger. En effet, les entreprises sont évidemment très attentives à la desserte de leurs lieux d'activités mais elles tiennent de plus en plus souvent compte de la qualité des espaces urbains des zones d'implantation et de la ville

en général. La multiplication des parcs industriels et autres zones d'activités paysagères provient cet engouement des acteurs de l'économie pour des espaces de qualité. Elle témoigne aussi du souci d'améliorer le cadre de vie urbain y compris dans les espaces jusqu'aux plus négligés : les zones d'activités.

Ces réflexions plaident pour la mise en place d'espace non seulement rationnels mais aussi présentant de véritables qualités urbaines. Cet enjeu est d'ailleurs au moins aussi important pour attirer de nouvelles activités que pour l'image de la ville dans son ensemble. En effet, le trojet de la RN2 offrira une vitrine sur la ville qui complètera l'image de la ville haute et de la cathédrale. A ce titre, on pourrait souligner que les vues offertes sur la cathédrale avec en premier plan l'arrière de la zone d'activités ne sont pas, aujourd'hui, très valorisantes.

La multiplication des secteurs d'activités impose aussi une réflexion sur leur hiérarchisation et la nature des activités accueillies. En effet, la distinction de secteurs commerciaux, logistiques ou encore industriels répond au souci d'une meilleure lisibilité en terme de commercialisation mais aussi à une gestion plus rationnelle des besoins et contraintes de ces activités différentes. A ce sujet, la réalisation d'une future zone d'activités au niveau de l'A 26 pourrait constituer une offre concurrente à la ZAC des Champs du Roy pouvant se solder par des délocalisations. Ces éventuels mouvements internes devront être anticipés.

Compte tenu de son accueil principalement orienté vers les secteurs industriels, la zone d'activités est marquée par des bâtiments de grande emprise et la prolifération de bâtiments industriels de faible qualité architecturale mais à fort impact sur le paysage. C'est précisément la prolifération de ce type de bâtiments et des éléments qui les accompagnent que cette étude doit traiter : mode d'implantation, publicité, espace de gestion de la circulation de poids lourds... Il est sans doute illusoire d'envisager une réglementation permettant à elle seule de traiter l'ensemble des problèmes



d'aménagement et surtout capable de porter une qualité urbaine. En outre, des contraintes trop fortes pourraient compromettre l'accueil de nouvelles entreprises en proposant des conditions d'implantation trop coercitives. Enfin, asséoir le projet principalement sur l'intervention privée par la mise en place d'un système de contraintes fortes ne pourrait aboutir qu'à la condition d'un contrôle efficace et permanent assuré par les collectivités locales face à des investisseurs représentant des potentiels d'emplois nouveaux.

C'est pourquoi l'intervention, si elle ne doit pas s'affranchir totalement de contraintes d'ordre réglementaire pesant sur les parcelles, doit privilégier le traitement des espaces publics. C'est en effet au travers d'une intervention forte sur les espaces publics que l'on peut envisager de donner une véritable qualité à ces nouveaux espaces urbanisés qui constitueront à terme un nouveau quartier de l'agglomération et dans le même temps de traiter l'insertion des infrastructures routières.

Cette option suppose une forte intervention de la puissance publique mais en revanche peut être relativement peu contraignant en matière réglementaire. La réglementation sera donc considérée comme une action d'accompagnement d'une intervention ciblant principalement l'aménagement de l'espace public avec une forte maîtrise publique.



## Enjeux et impacts routiers

### Enjeux

L'ouverture à l'urbanisation des secteurs situés entre Athias, Chambry et Laon de part et d'autre de la RN2 constitue une nouvelle dynamique dans les processus d'urbanisation de la ville de Laon. Ce cadre nord-est constituera, à terme, si les objectifs du schéma directeur sont respectés, un véritable nouveau quartier en cœur d'agglomération. De ce fait, la RN2, axe de transit majeur, qui traversera les futurs quartiers d'activités deviendra la vitrine de la ville, surplombée de la silhouette de la cathédrale (cf. Évolution du Schéma directeur en partie 5).

L'importance des nouveaux espaces urbanisés (plusieurs dizaines d'hectares) et leur situation, prouvent que le projet urbain à développer, dépasse très largement la simple gestion des abords des voies de grande circulation. L'enjeu urbain est en effet celui de la qualité urbaine de la ville basse et aussi des paysages visibles depuis le cœur historique de la ville haute.

L'axe de la nationale va constituer une coupure dont le franchissement sera focalisé sur les échangeurs. Ces points d'échanges doivent être valorisés d'une part en fonction des secteurs desservis, mais aussi dans des enjeux de liaison interquartier. Au nord, l'échangeur de Chambry doit conserver un statut "local" afin d'éviter tout trafic de transit à travers le bourg. L'échangeur central constitue le nœud de liaison entre le secteur est et ouest de la zone d'activité de part et d'autre de la nationale, son objet principal est de desservir les espaces d'activités. Enfin, l'échangeur sud constitue une des entrées de ville majeure. Cette fonction très particulière

L'urbanisation s'étend en direction d'Athias et de Chambry et du ru de Baranton. Cette volonté de renforcer le poids de l'agglomération en y associant les deux bourgs voisins ne doit pas se faire au détriment de leur cadre de vie. Le projet doit impérativement viser à protéger les espaces d'habitat individuel de ces secteurs des nuisances, notamment visuelles des zones d'activités. Certaines voies telles que la RD 977 et la RD 51 deviendront dans cette nouvelle configuration des voies de dessertes interquartiers qui doivent être traitées comme telles. Le ru de Baranton devient une barrière naturelle à l'urbanisation, sa protection et sa mise en valeur sont essentielles pour appuyer le développement urbain sur des structures existantes mais aussi, offrir au nouveau quartier des limites franches évitant tout mitage des secteurs ruraux voisins.

L'intervention doit donc largement dépasser le cadre du traitement des abords des voies majeures. Il s'agit bien d'un projet urbain pour la constitution d'un nouveau quartier. Dans ce cadre, le simple outil réglementaire paraît insuffisant et sans doute inefficace. C'est donc principalement à partir d'une forte intervention sur l'espace public que ce secteur pourra se constituer de façon structurée en respectant le cadre de vie des habitants des bourgs voisins et un paysage de l'agglomération particulièrement visible depuis la ville haute. Cette gestion de l'espace public permettra, en outre, d'offrir une vitrine satisfaisante de la ville basse qui constitue le premier plan visuel de la Montagne couronnée

### Impacts de l'aménagement routier

Compte tenu des informations aujourd'hui disponibles, on peut souligner plusieurs conséquences directes de l'aménagement.

- 1- Le profil en long se déroule en trois séquences. Au nord le fort surplomb de la RN par rapport au terrain permet une échappée visuelle, mais en contrepartie l'infrastructure routière est très prégnante dans le paysage notamment depuis le bourg de Chambry (cf. croquis n°1). Dans la partie centrale la RN2 est peu surélevée par rapport au niveau du terrain ; son impact est relativement faible dans le paysage. En revanche, les constructions installées le long de la route et occultent les vues lointaines (cf. croquis n°2). À noter également, qu'il s'agira d'arrière de parcelles donc le plus souvent d'espaces de rajet peu entretenus et disqualifiants. Leur traitement (masquage par des plantations, par exemple) est donc indispensable. Au niveau de l'échangeur de la ZAC, la RN est enjambée par le barrage de liaison RD 516/ZAC, ce qui produit un aménagement imposant dont l'impact sur le paysage est fort.
- 2- Enfin, au sud, la RN2 est fortement surélevée ; son impact visuel est fort. En revanche, les bâtiments sont relativement moins visibles.

- 2- L'écartement du tracé de la future RN par rapport au tracé actuel génère des terrains dont l'urbanisation est difficile et surtout peu souhaitable, compte tenu des enjeux paysagers et des nuisances. La gestion de ces terrains doit être prévue afin d'éviter le développement de friches.

- 3- Au niveau de l'échangeur sud (RN 2/RN 44), et dans une moindre mesure à Chambry, d'anciennes infrastructures deviennent inutilisées. Cela impose soit leur requalification et leur connexion dans la voirie de desserte interquartier, soit leur dépose.

- 4- Le doublement de la RN va générer une nouvelle coupure dans le boisement du ru de Baranton. Ce double impact, les anciens emprises déboisées et les déboisements liés aux travaux, menace des espaces naturels sensibles. Leur traitement doit être jugé prioritaire. Il conviendra donc d'organiser leur réhabilitation dans le temps de la réalisation des travaux routiers afin d'éviter une dégradation définitive.



11 | Projet urbain RN2 RD 977

## 2 Le paysage naturel

## Les grandes entités paysagères

Le paysage Laannois, où les côtes de l'Haute-France rencontrent le plateau picard, est riche en contrastes et variétés. Trois grandes entités le distinguent :

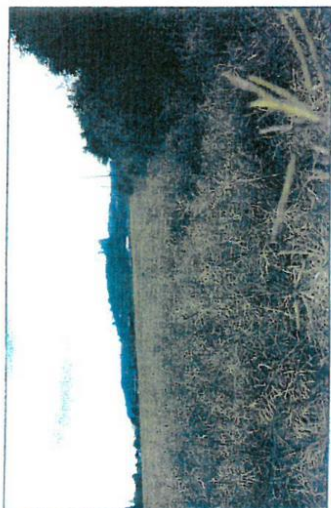
**Au sud, les collines du Laannois**, la cuesta, avec sa crête ouverte et agricole, ses versants boisés et son pied de côte avec les poches villageoises, marquent l'horizon. Ces collines rencontrent la plaine alluviale aux pâturages bocagés, marécages drainés, et boisements qui se déroulent jusqu'au pied de la butte de Laon.

**A l'ouest, le massif de Saint-Gobain**, avec son relief accidenté et les boisements de ses collines et vallons, délimite le paysage Laannois occidental.

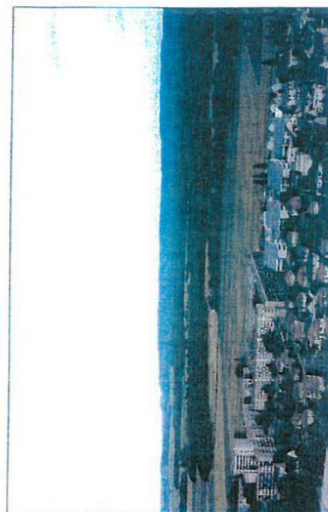
**Et au nord et à l'est la plaine picarde**, qui s'étend à perte de vue, marquée par les buttes témoins, dont la butte de Laon : la Montagne Gouronnée, est l'élément le plus remarquable du paysage.

Ici se trouve un paysage d'une grande qualité, fort en contrastes, essentiellement encore d'une nature rurale.

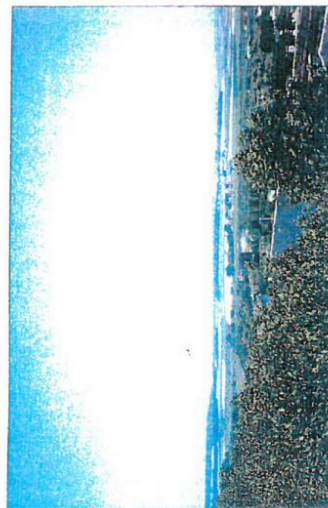
La présence des infrastructures modernes et les pressions d'une urbanisation rampante, mettent en péril la richesse de cette diversité paysagère et menacent son caractère typiquement laannois.



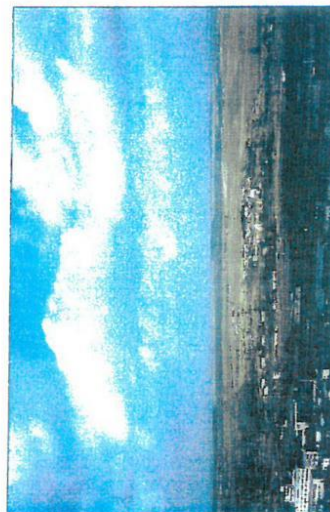
La plaine et la butte de Laon.



Le bois de Samoussy.



Le massif de Saint-Gobain, les buttes témoins.



La plaine et les buttes-témoins.

## Les entités géographiques et leur couverture végétale



## Les éléments structurants du grand paysage

### Son caractère

Le caractère du grand paysage laonnais est formé par ses éléments géographiques principaux : les grands lignes de relief de ses collines et montagnes, l'étendue de sa plaine, et les accents visuels des buttes témoin, surtout celle de Laon.

### Les éléments naturels

• **Les forêts et bois**, délimitant l'horizon ouest (la forêt de Saint-Gobain) et nord-est (la forêt de Samoussy) de Laon. Cette présence forestière encadrera les vues et constitue un élément important de la diversité paysagère.

• **Le bocage de la plaine** alluviale au sud, avec ses prairies verdoyantes et ses petits bois fait une douce transition entre la butte de Laon et les coteaux de la cuesta.

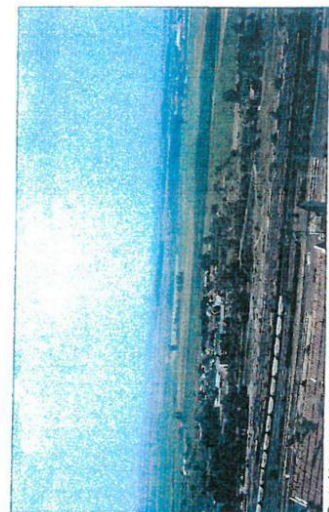
• **Les cours d'eau et les zones marécageuses**, la plus importante étant le ru de Barenton, donnent une autre aspect au paysage laonnais. La coupure verte du ru de Barenton, ce paysage linéaire de boisement suivant le cours d'eau, limite la plaine agricole au nord-est de la plaine agricole de l'est avec ses buttes témoin. Elle tient une place fondamentale par sa fonction de limite et par la diversité et la fragilité de son système écologique.

• **Les champs de cultures** s'ouvrent au nord et à l'est.

• **Les buttes témoin**, les petits montagnols isolés couvertes de boisements qui marquent la plaine du nord, sont un élément unique au paysage laonnais. Elles agissent comme point de repère dans le paysage. La butte de Laon, la Montagne Couronnée, est l'exemple le plus important.

• **Les coteaux boisés** de la butte de Laon et de la cuesta sont les éléments transitionnels entre la plaine et relief.

Tous ces éléments naturels et végétaux créent l'image du paysage laonnais.



De la Montagne Couronnée, la plaine urbanisée et les buttes témoin.

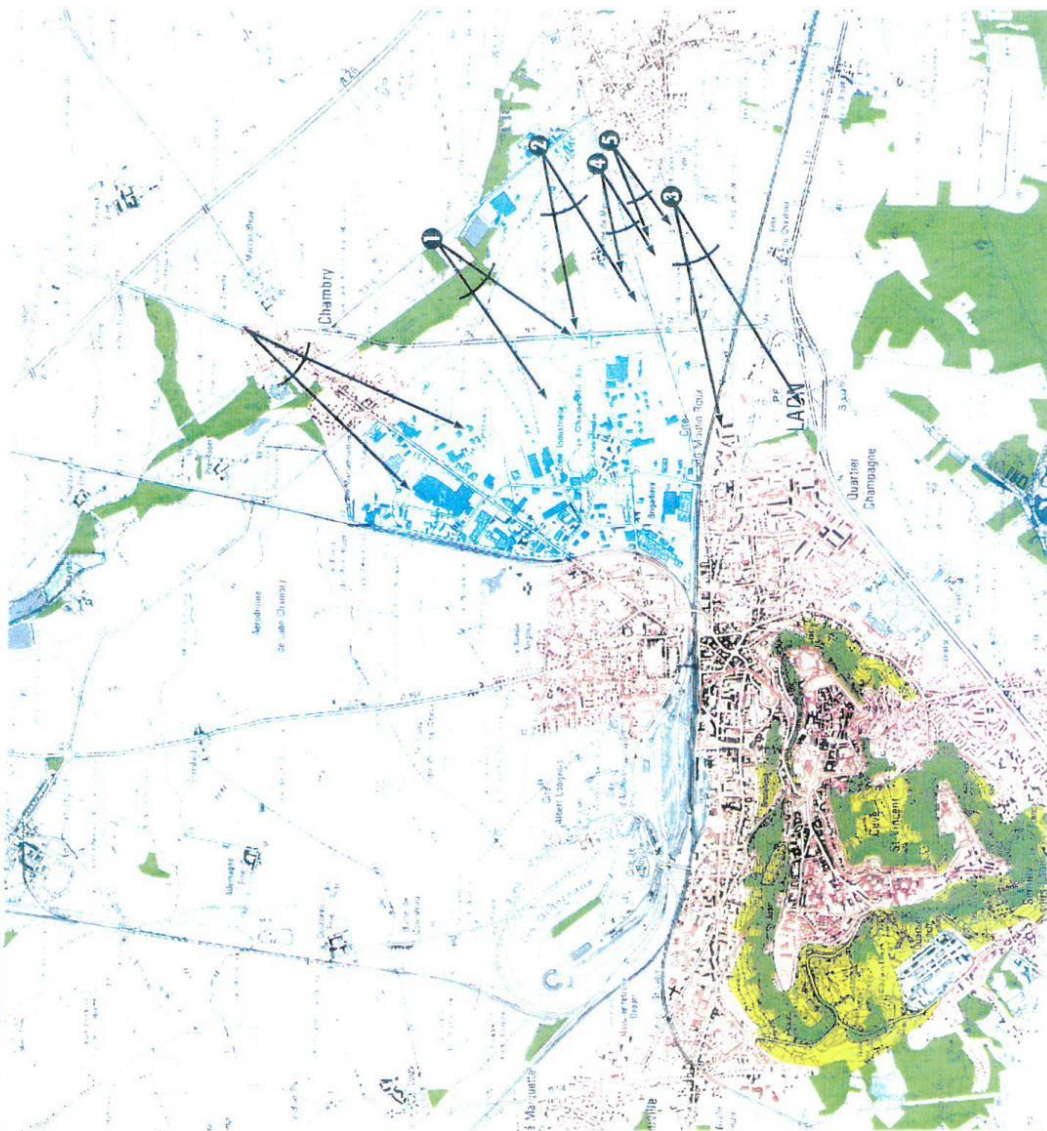


Vers la Montagne Couronnée, la ferme de Mandreuil.

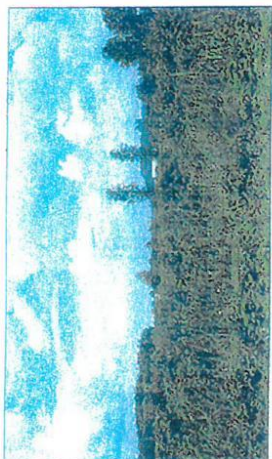


La forêt de Saint-Gobain et la plaine urbanisée.

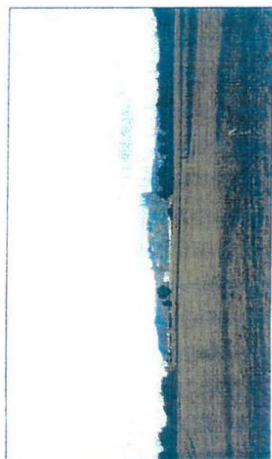
Le système des vues... depuis la plaine, vers la butte



## Les vues depuis la plaine vers la butte



Vue 1, La Montagne Couronné depuis le RD 319.



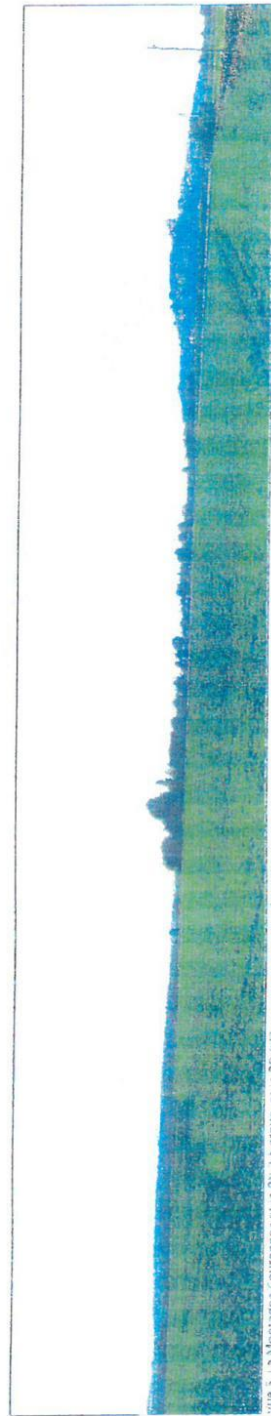
Vue 2, La Montagne couronnées ; la ferme de Manoise à droite.



Vue 3, Depuis la RD 977.



Vue 4, La Montagne Couronnées, le chemin de fer, la ferme de Manoise et son bois sur la droite.



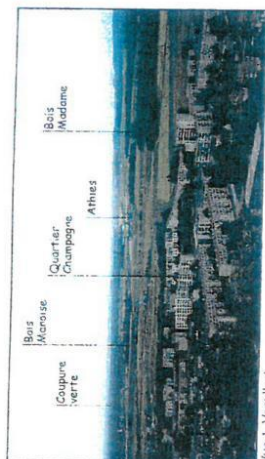
Vue 5, La Montagne Couronnées et la RN 2 à droite, et la RD 977 qui traverse de gauche à droite.

Le système des vues... depuis la butte, vers la plaine





Les vues depuis la butte vers la plaine



Vue 1. Vers l'est.



Vue 2. Vers la nord-est.



Vue 3.




Vue 4. Vers le nord-est. Le quartier Champagne, la RN 2, les cultures et les boisements.





Vue 5. Vers le nord. La cité du Nord, la plaine agricole avec les buttes mémoins.

### Vocabulaire



Les grandes unités du paysage jaonnais et les éléments structurants qui s'y trouvent produisent un vocabulaire particulier à ce territoire.




**Les alignements** - le végétal comme élément structurant.


**Les boisements isolés** - les bois comme point de repère. Sur la plaine agricole, les boisements des buttes témoins, ou les bois isolés attachés aux fermes closes.



**Les champs de cultures** - la plaine délimitée par les boisements linéaires. Les grandes étendues, marquées par les lignes horizontales occasionnelles des boisements.





**La coupure verte du Barenton** - le boisement de cours d'eau. Paysage linéaire, aux végétations hydrophiles.

**Les fermes isolées de la plaine** - le bâti et son écran végétal. Les clos-masures, entourés d'un écran végétal, parfois accompagnés d'un petit bois.

**Les buttes témoins** - le monticule végétalisé. Points d'accent sur la plaine agricole, isolés et couverts de verdure.



## Les enjeux paysagers



Par sa spécificité, par la fragilité de certains de ses éléments clés, et par la banalisation générale qui la guette, le grand paysage lacognais affronte certains risques :

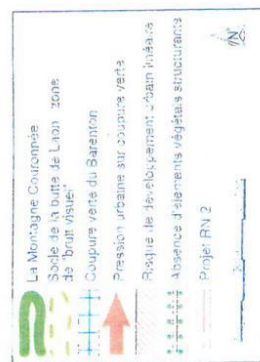
Les enjeux paysagers prennent en compte les éléments naturels à sauvegarder, les particularités visuelles de sa composition à conforter et les relations entre les différents éléments à renforcer.

- La dilution de l'impact de la montagne couronnée par le "bruit visuel" (zones industrielles, infrastructures routières) de son socle de la plaine urbanisée.

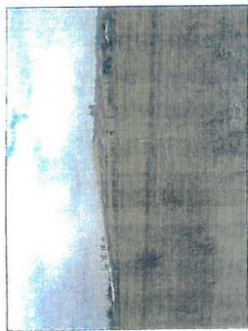
- La pression urbaine sur la coupure verte du Barenton.

- Le développement urbain linéaire vers Athis et Chambry, la disparition de l'identité villageoise

- L'absence d'élément végétal structurant comme points de repère, séquences visuelles et écrans des points noirs dans le paysage.



Les cuvrages routiers obturent les vues sur la Montagne Couronnée.



La pollution des bâtiments industriels constitue le "bruit" de la Montagne Couronnée.



Parte de l'identité villageoise, vue vers les abords ouest d'Athis.

# 3 Analyse du site

## Analyse urbaine

### Le réseau viaire

L'actuelle zone d'activités est la fruit d'opérations menées au coup par coup puis raccordées entre elles. Ce qui pouvait être concevable à petite échelle devient tant en termes de fonctionnement, de gestion, de dessertes, de coût VRD, que d'image... très problématique lorsque ce pôle devient en surface, en animation et emploie le premier de la ville. Ainsi par exemple l'utilisation de la voie RD 51 reliant les quartiers d'habitat de Chambry à Laon comme voie irriguant la zone d'activités, ou le gaspillage d'espaces résiduels sur et entre les lots...

De plus, la RN 2 doublée divise en deux territoires cloisonnés la zone d'activités, les empêchant de bénéficier des services de l'autre partie. Ce tracé génère des espaces résiduels et des voiries sans usage à leurs extrémités.

### Le développement de la zone d'activités

Non anticipé, il menace non seulement les espaces d'habitat confronté à des nuisances et une forte insécurité routière, mais également les espaces naturels du Barenton de grande valeur écologique dans le système laonnais.

### Les vues

Les vues sont indissociables du patrimoine laonnais. Elles participent à cette coprésence de l'espace urbain et de l'espace rural. Dans l'actuelle zone d'activités, coupées du rapport à la cathédrale, les voies de la zone d'activités sont banalisées et depuis la ville haute la prolifération chaotique de la zone a un impact désastreux. De plus, depuis les espaces ouverts du couloir de l'est et des champs au nord, les voies ferrées vont devenir les limites d'urbanisation révélant sans transition les

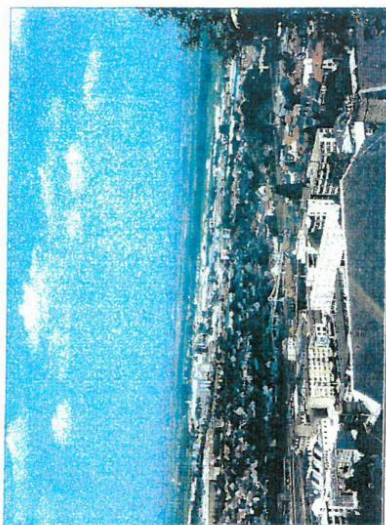
arrière des entrappots. Si on n'y prend garde, l'accès nord, RN 44 ou RN 2, pourrait être totalement construit par des arrières de parcelles privées à vocation économique, donc des espaces de rajout ingérables par la puissance publique.

### L'équilibre ville/campagne

Si aucun dispositif de distinction des espaces n'est élaboré, la réalisation des zones d'activités projetées va asséner à Laon des bourgs (Athies, Chambry) aujourd'hui autonomes et amoindrir la diversité d'usages des espaces en sacrifiant l'identité rurale de ces bourgs qui constituent une offre originale en milieu urbain.

### Conclusion

Il ne s'agit pas de contraindre excessivement le développement économique et urbain mais de lui donner sa place dans la constitution de la ville comme Laon en était un exemple exceptionnel. Pour cela, il faut lui donner un cadre susceptible de développer le génie du lieu et le remettre en scène progressivement. C'est ce que nous allons explorer à partir de différents schémas.



Vue sur la prolifération des bâtiments industriels depuis la butte.



Le développement non maîtrisé d'un front urbain en plein jour nuit à la lisibilité de la butte et de la silhouette de la cathédrale.



Le contact non traité espace urbanisé/espace rural se traduit par des vues sur les arrières de parcelles.

Schéma d'analyse urbaine



- Problème de statut des voies (1)
- Systèmes viables de la ZA
- Coursurs internes dans la future ZA
- Voies fermés en limite d'urbanisation
- Vies sur le site, depuis la culte
- Parc d'habitat
- Escabeau naturel du Barenton
- Cours d'eau, p. an d'eau
- Couloir d'usage
- Plaine agricole, contact avec l'urbanisation
- Zone d'activités existantes et future
- Pressions contact de la ZA sur l'habitat et les espaces naturels
- Délaissé du nouveau, trace RN 2



(1) • RD 51 : voie à double statut : desserte locale des quartiers (Chambry et Cité du Nord) et de desserte de la ZA  
 • Avenue Chénès de Gaulle : voie d'entrée de ville depuis l'A 26, la RN 2 et la RN 111, traitement à envisager.  
 • RD 977 : voie dont le projet raspe de modifier le statut.

# 4 Orientations d'aménagement

## Présentation du schéma d'intention

Nous avons rassemblé sous quatre thématiques les orientations d'aménagement de la zone d'activités dédiées au diagnostic : attractivité, limites, insertion et rôle de la RN 2. Ce schéma porte la structure dont l'esquisse proposée sera une illustration. La validation de ces orientations sera d'un caractère de projet définitif.

### Attractivité

Une zone d'activités pour être attractive doit proposer un cadre d'implantation (et non découper des lots à la demande) où chacun apporte sa part au développement :

- voies et espaces publics pour la ville,
- espaces extérieurs des parcelles et structuration par le bâti de l'espace urbain pour les investisseurs,
- développement des services et de l'effet d'image lié à une gestion claire, et aux effets de "synergie" à mettre en scène sur l'espace public.

### Propositions

- créer un axe (développant le tracé de la rue Voltaire déjà partiellement réalisée) permettant l'accès, le repérage, rassemblant dans un cadre identifiable Informations, services...
- l'avenue structurante de la zone d'activités et retissant l'actuel réseau,
- permettre un fonctionnement unitaire de part et d'autre de la RN 2 afin de faciliter les liaisons et regroupements etc. par un boulevard planté et un axe urbain (actuel RD 977),
- relier ce maillage primaire fortement qualifié par une série de voies de dessertes orientées sur la cathédrale (fenêtre sur le réseau primaire et point focal sur les dessertes),
- disposer d'un potentiel de développement varié (accès, situation, taille des parcelles...) cadré par un programme à élaborer avec les partenaires.

### Limites

Une zone d'activités peut être valorisante d'un point de vue urbain en tant qu'expression d'un dynamisme local (en plus de l'emploi et des recettes). Encore faut-il qu'elle ne se construise pas contre des éléments de forte valorisation du cadre de vie local au risque

d'être rejetée par les habitants et de déprécier la ville pour les visiteurs. C'est notamment le cas pour Laon dont on perçoit l'impact parfois négatif de ces espaces d'activités : depuis la butte, prolifération de bâtiments industriels, depuis la plaine, développement d'un socle urbanisé en pied de butte qui occupe la cathédrale (cf. Analyse du site, pages 30 et 31).

### Propositions

En plus de la structuration interne susdécrite, développer un système de limites/écrans, et de transition visant à intégrer harmonieusement l'existant et le développement de ce quart nord-est, dans la ville en :

- définissant une limite d'urbanisation définitive décrite par les voies SNCF (dont le franchissement est difficile), dont les rives feraient l'objet d'un boisement épais et flou de type "lisière" (renvoyant aux boisements de la cuesta ou de Samoussy),
- réalisant un boulevard planté organisant la transition entre la zone d'activités, l'habitat et le ru de Baranton, ce dernier, étant lui-même développé en intégrant des espaces délaissés par l'agriculture ou les infrastructures (RN 2). En plus de son rôle-écologique ainsi renforcé, il formerait le socle de la butte couronnée depuis la plaine (là où le déboulement lié au changement de tracé de la RN 2 permettrait d'installer une promenade protégée autour de la butte, à l'intérieur de son système de fermes, bourgs relais... (système auquel aurait été sensibilisés habitants ou visiteurs depuis des tables d'orientation analytiques disposées à la cathédrale ou aux jardins du fort à l'est, par exemple)
- développant des poches de boisements internes (fermes, cimetière, espace résiduel des infrastructures, cadrage d'un cône de vues...) ou des plantations de hautes tiges en alignement...

### Insertion

L'espace de la zone d'activités doit être un espace à part entière, distinct de la ville, mais également des villages et de la campagne. La complexité de l'espace laonnais tient en ce qu'il intègre des espaces très variés dans un cadre où chacun trouve sa place et participe à

la construction d'un paysage linéique : cathédrale, ville haute, fermes, villages relais, limite des boisements (cuesta, ru, buttes témoin...) enserrant la plaine agricole qui met la butte couronnée en scène comme une île... La zone d'activités en scène comme une île... produire une agglomération uniforme absorbant villages, champs isolés, fermes et sans annuler l'émergence de la butte.

### Propositions

- le développement du ru de Baranton et du "boulevard de transition", vise également à marquer un changement d'ambiance, à faciliter la transition entre les entrepôts et les maisons, à retrouver condensé un morceau de nature avant de pénétrer dans les villages,
- boisement de type "lisière" transformant la nudité de la zone d'activités en un "bois loti",
- la gestion de l'A 26 et sa future zone d'activités, sur l'espace ouvert des champs devra participer à ce dispositif paysager global.

### Rôle de la RN 2

Étant donné les flux qui s'y reportent on peut dire que le premier contact de l'assentiment des personnes accédant à Laon se fera depuis la RN 2 par le nord (A 26) comme par le sud (Paris). Or le premier plan sera constitué par la perception des implantations de la zone d'activités :

- l'argement ouvert et dominant au nord du fait de l'ouverture du boisement du ru de Baranton,
- à niveau sur l'arrière des parcelles d'activité entre les deux échangeurs,
- à nouveau dominant au centre d'un nouvellier routier produisant de nombreux délaissés au lieu de la principale entrée de ville...

### Propositions

Organiser ce système de vues depuis la RN 2 en séquences distinctes :

- la butte lointaine posée sur le boisement du ru dont la continuité est retrouvée,
- la petite vallée humide et boisée du ru protégeant Chambry et masquant la zone d'activités avant d'ouvrir par une fenêtre sur la butte,
- la voie bordée d'une haie dense écran, ouverte ponctuellement de façon choisie,

dévoiant des vues sur la cathédrale, ou sur un aspect valorisant de la zone d'activités

- la "butte témoin" masquant l'échangeur dont les voies andennaises doivent être soutenues et les terrains enclavés traités sous forme de prairie naturelle prolongeant l'horizontalité des champs au pied de la butte (un boisement continu annulerait la perception du relief) prolongeant la séquence de raccordement de la RN 2 au sud (quelques masques ponctuels d'implantations commerciales existantes ou futures sont à prévoir).



Exemple d'une voie qualifiée par la perspective sur la cathédrale.



Des plantations plus ou moins épaisses permettent d'adapter l'urbanisation au contexte.



Schéma d'intention



Des boisements assurent le rôle de limite de l'urbanisation.



Le boisement en pied de butte, cache l'urbanisation et met en valeur la cathédrale

## Principes d'aménagement

### Organisation du réseau viaire

A partir de l'existant et de la dynamique de projet en cours, on confère aux secteurs à urbaniser un ordre urbain hiérarchisé fondé sur :

- un axe central de distribution rassemblant signalisation, services, éclairages, annonces, équipements de la zone d'activités. Cet axe dispose de quatre rond-points principaux de distribution et de connexion avec la RN 2.
- un boulevard planté qui complète ce dispositif en permettant de relier les zones d'activités de part et d'autre de la RN 2, et en organisant la transition douce entre zone d'activités et habitat ou espace naturel.
- le RD 977 boudant le système par une voie désormais urbaine et axée sur la butte, complète une armature de voies radiales orientées sur la cathédrale (cf. schéma suivant).
- les dessertes des lots seront distinctes, d'échelle plus "privatives".

Le traitement en tous points de cet ensemble devra être harmonisé et de qualité afin de favoriser le repérage et l'accès aux lots sans perturbation pour le trafic.

### Rapport de la zone d'activités au paysage et à la cathédrale

Les voies qui irrigueront la zone d'activités perpendiculairement à l'avenue et au boulevard (qui eux disposeront d'une qualité et d'une ambiance propre) seront orientées sur le mode de la RD 51 vers la cathédrale qui occupe totalement la perspective.

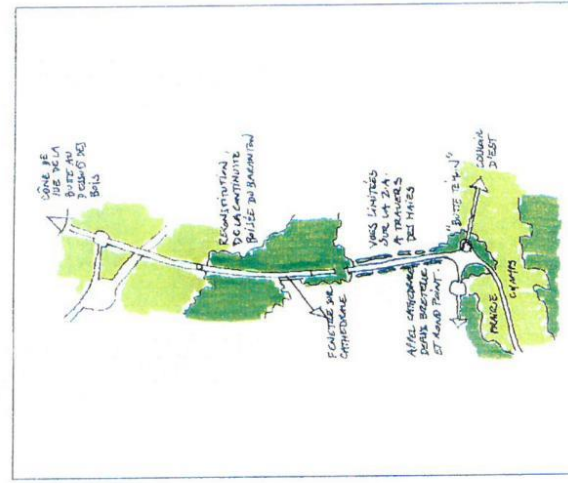
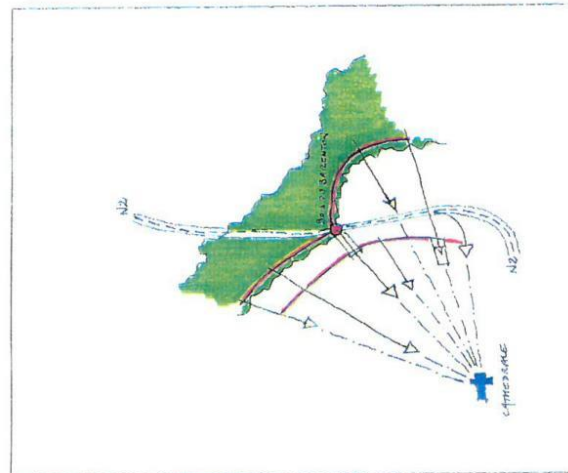
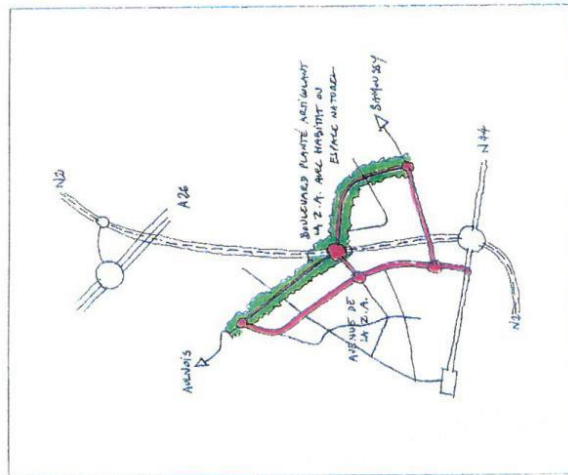
Ce système valorisant la rue la plus banale, rattache symboliquement la zone d'activités à son contexte urbain et permet le repérage. Ce dispositif sera complété sur les parcelles par une réglementation en matière de recul, d'alignement... et sur l'espace public par des traitements affirmant la continuité et encadrant les vues sur la cathédrale.

Une série d'espaces publics pourra ponctuer certains lieux d'accès depuis la RN 2 ou le RD 977, mettant en scène la zone d'activités (rond-point) et les vues sur la ville haute.

### Perceptions du paysage laonnais depuis la RN 2

La RN 2 devant la vitrine par laquelle la plupart des personnes traversant Laon découvriront la ville. Ce tronçon est donc stratégique pour la ville et son futur développement. Un traitement par séquences permettrait de voir tour à tour, depuis l'accès A 26 :

- la butte posée sur les bois,
- la vallée boisée du Barenton, par une fenêtre, la cathédrale, par des échappées limitées correspondant aux voies rayonnantes dont le prolongement virtuel sur les parcelles privées sera inconstructible,
- la butte témoin servant d'appel sur l'accès direct à la ville haute,
- et enfin la descente sur le couloir de l'est permettant d'apprécier sans obstacles le déroulé de la cuesta...



# 5 Projet urbain

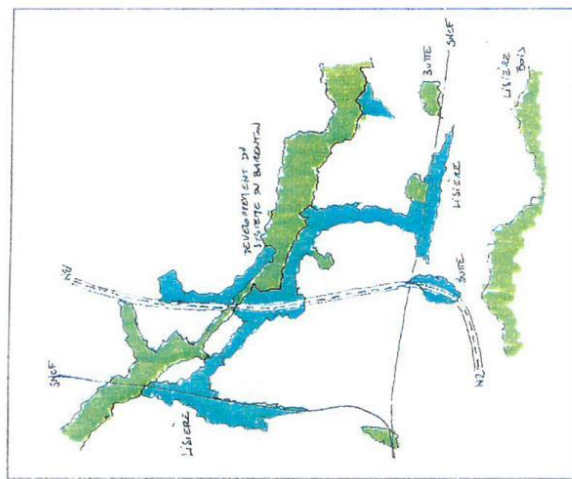
### Lisière et développement du Barenton comme limite d'urbanisation

On cherche à organiser un système de limites permettant de réintégrer les développements du quartier nord-est dans une perception mettant en scène les potentiels et l'originalité du site, sa butte couronnée dominant un espace ouvert entre des masses boisées.

Le long des voies ferrées on dispose d'épais boisements développant les haies existantes afin de créer un effet de lisière particulièrement efficace depuis les points bas, mais également à terme depuis la cathédrale (dont les cônes de vue pourraient être réduits), comme si l'intérieur d'une masse boisée avait été loties.

Sur le Barenton, on développe l'épaisseur boisée et la continuité des cheminements (GR tour de la butte par exemple) sur les espaces délaissés et résiduels. Ce dispositif joue le rôle de transitions et filtres progressifs permettant le passage des champs à la ville.

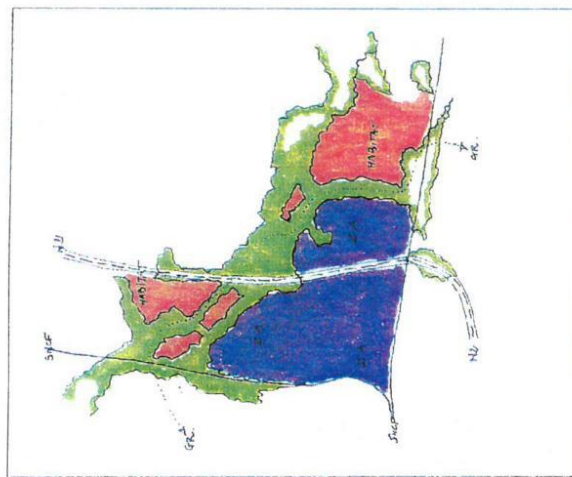
Ces boisements permettront de plus de souligner depuis la butte l'impact de la vallée du Barenton dans le paysage.



### Boulevard biface articulant zone d'activités et développement urbain

Le contact direct des zones d'activités et des zones d'habitat est facteur de forts conflits d'usages et de dévalorisation. On se propose donc de développer un boulevard biface d'une part largement planté pour se lier au ru Barenton, et d'autre part espace public structurant et qualitatif articulant activités et habitat.

Ce boulevard est directement raccordé à la RN 2 et forme boucle avec l'avenue de la zone d'activités à l'ouest et celle de la cathédrale (actuelle RD 977) au sud. Il appartient au réseau primaire du quartier et reprend largement dans son dessin le tracé des chemins actuels.

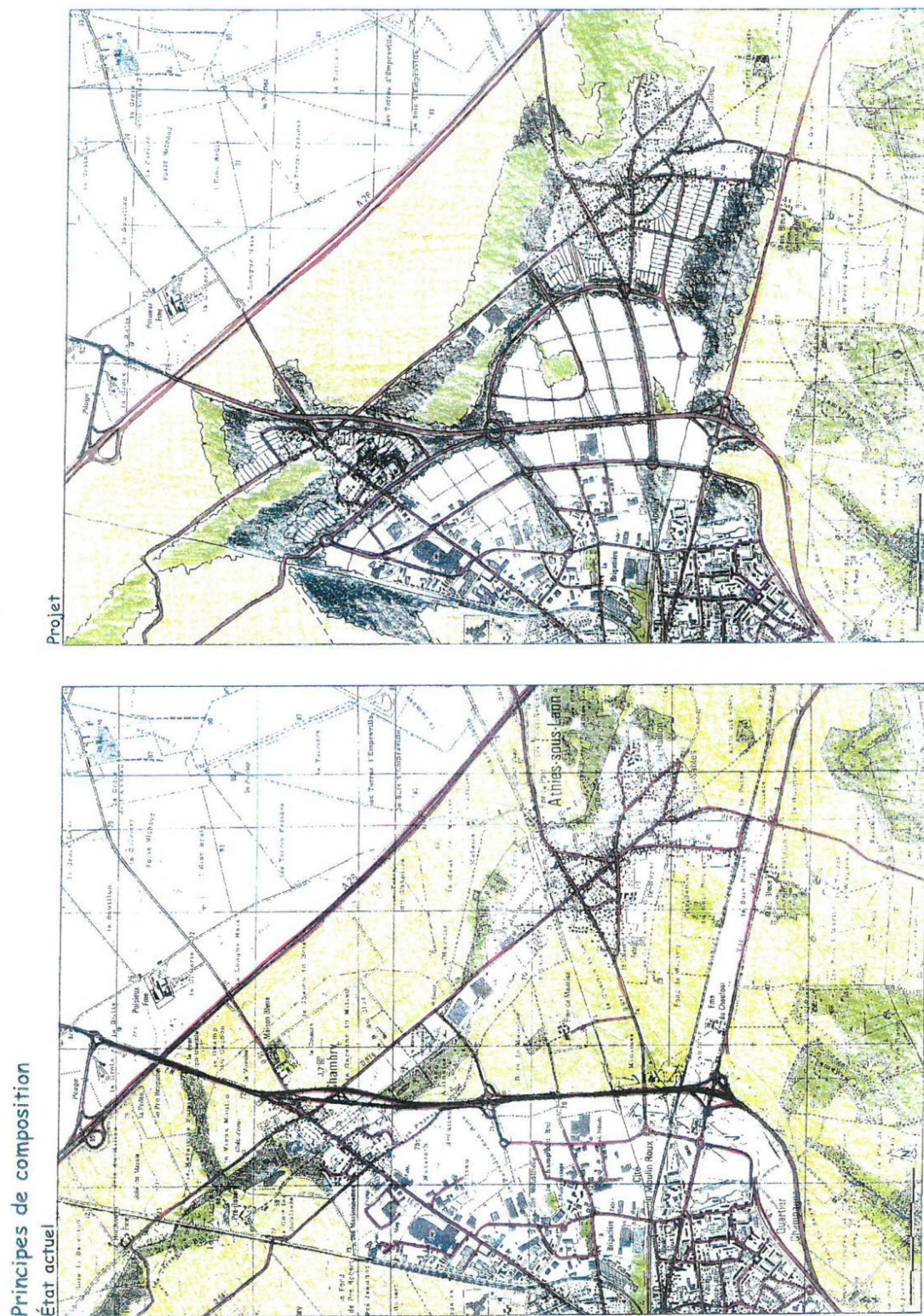


### Cadre de vie et identité des bourgs

Si à l'échelle du territoire, le triangle zone d'activités/bourgs/voies ferrées/ru de Barenton est traité comme un ensemble, les parties en sont distinctes et clairement affectées. Ainsi pour Athlès-sous-Laon et Chambry, le "boulevard biface" protégé de la zone d'activités, les boisements de lièvre des voies ferrées et le développement du ru de Barenton où se greffe un GR tour de la butte développe un contexte rural indissociable de ces bourgs.

Du point de vue de leur cadre de vie, ils bénéficient donc d'un traitement de limites végétales protégeant leur identité à l'intérieur d'un réseau de liaisons plus denses et mieux adaptées comme RD 977, boulevard, avenues, échangeurs RN 2,...







## Principes de composition

**Échangeur de la zone d'activités**

**Proposition DDE**



**Autre option**



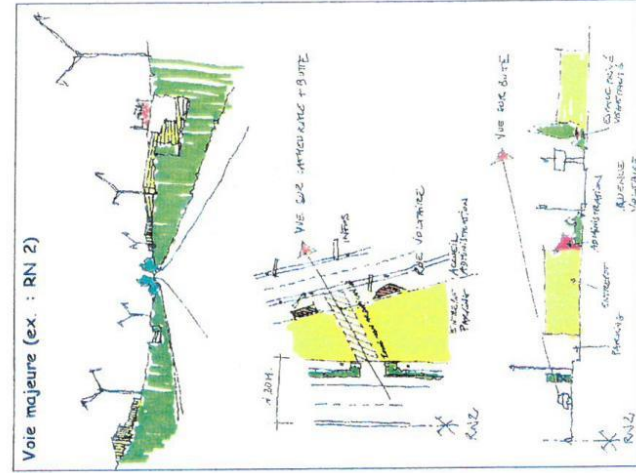
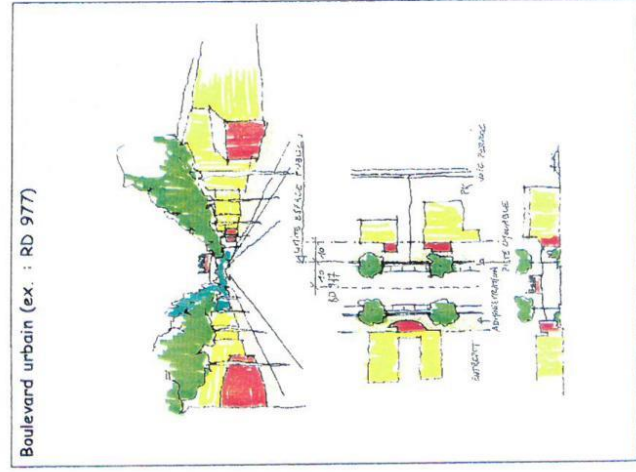
**Le RD 977 :**  
On note qu'en l'état actuel il est très mal desservi par le nouvel échangeur RN 2, ce qui lie à la problématique précédente de connexion de la RN 2 avec les voies locales. En soit, la voie est axée sur la cathédrale. C'est désormais une rue urbaine intégrant stationnement, piste cyclable, trottoirs... soit 10 mètres à l'axe de largeur. Un alignement planté permet de tenir la perspective ainsi que l'alignement en retrait de 10 mètres sur la parcelle des entrepôts. Sur cette bande, on pourra disposer des locaux d'administration, d'accueil à condition que cet espace soit traité, les parkings et stocks devant être renvoyés en arrière de parcelles du côté des voies ferrées.

On pourra comparer l'état actuel (intégrant le doublement RN 2) avec l'esquisse traduisant dans l'espace le système d'intentions élaboré précédemment visant à :

- Structurer le pôle de développement économique, dont les espaces deviennent essentiels dans la ville, par un « ring » desservant l'ensemble de la zone d'activités de part et d'autre de la RN2.
- Hiérarchiser le réseau et ses connexions avec la nationale (qui recevra un traitement spécifique).
- Gérer l'intégration de la zone d'activités dans le paysage : son rapport à la ville, aux villages, les vues de la plaine et depuis la cathédrale, etc...
- Assurer un développement mixte et progressif de la partie nord-est : zone d'activités, habitat, loisirs et nature, agriculture.
- Utiliser la cathédrale comme image de référence en orientant les voies radiales.

Cette esquisse permet de préciser le rôle et le traitement spécifique de chaque voie dans le dispositif général d'organisation du développement urbain. Les premières interventions projetées, la RN 2 et le RD 977 peuvent ainsi être qualifiées.

- La RN 2 :**
- Son tracé pose le problème de l'utilisation et de la gestion des délaissés ;
  - De même, cette voie longeant des arrières de parcelles à leur niveau nécessite un travail de bordure permettant de remettre en rapport la nationale avec la butte en masquant les entrepôts. Des fenêtres pourront être aménagées ;
  - En revanche ses connexions avec les voies de la future zone d'activités semblent en l'état difficiles. Elles sont compliquées par un réseau secondaire de dessertes de terres agricoles. Nous proposons de réfléchir à une continuité - le boulevard planté- franchissant la RN 2 et sur lequel viendrait se greffer les voies secondaires.



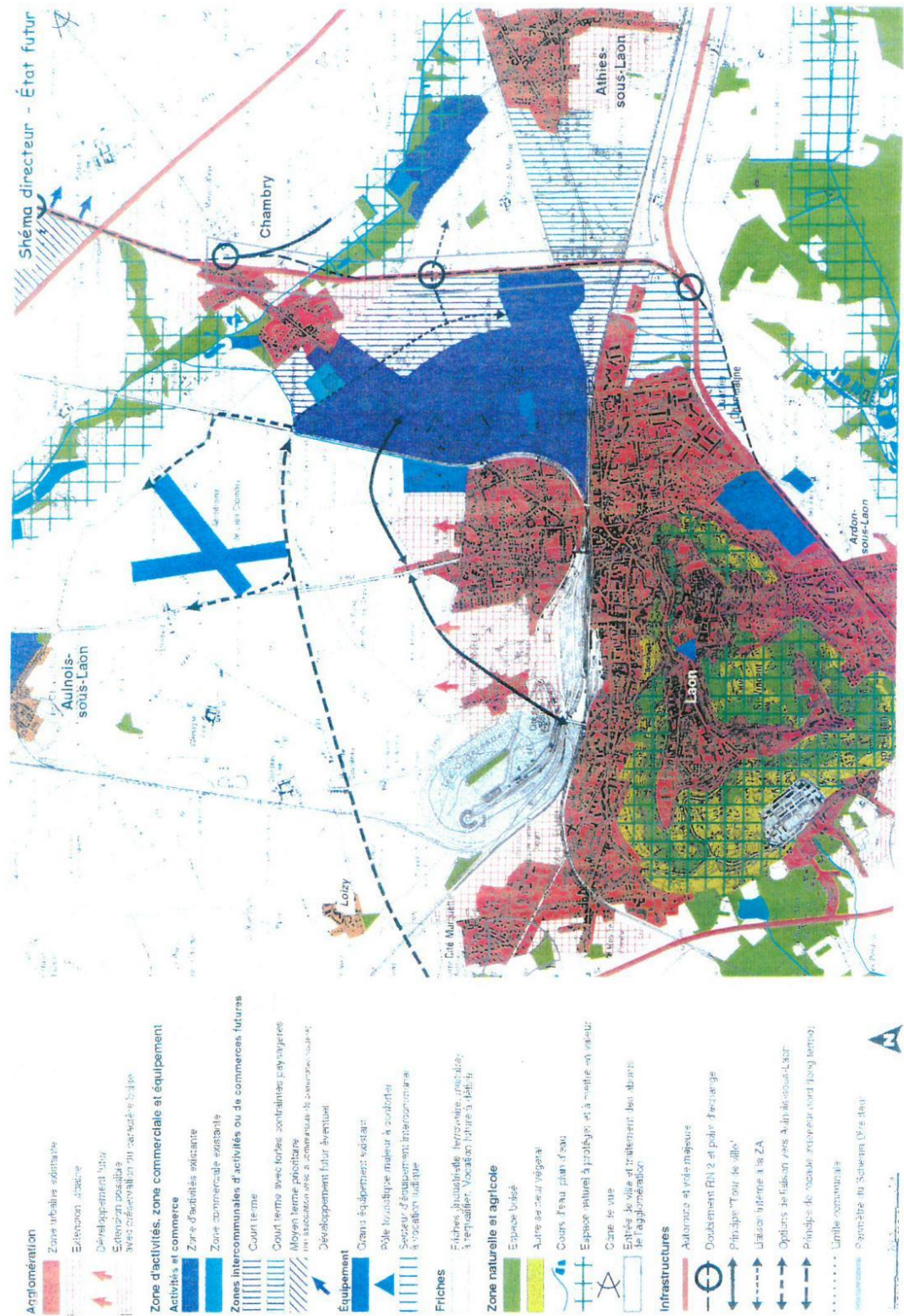
## Réorientation du Comité de pilotage

A l'issue de la première phase d'étude et de définition du projet urbain, les élus de la Communauté de communes ont souhaité revenir sur une option du schéma directeur. En effet, les terrains situés entre le ru de Barenton, la RN 2, et la voie ferrée située au nord de la RD977, ont été reclassés en terrains agricoles. Ce secteur n'est donc plus concerné par une urbanisation future tout du moins dans les échéances du Schéma Directeur soit 15 à 20 ans.

Cette évolution a fortement influencé le projet qui s'était initialement appuyé sur une logique d'urbanisation complète du secteur situé entre la RN2, la RD977 et le ru de Barenton. Ainsi, la proposition de boulevard urbain a été abandonnée. A l'inverse, la préservation désormais acquise de ces secteurs agricoles sensibles permet de redonner à la RN2 un statut de coupure d'urbanisation comme c'est déjà le cas dans le sud de la Ville à l'exception du hameau d'Ardon. De ce point de vue, l'urbanisation des terrains situés entre la voie ferrée et la RD977 constituera une exception ce qui impose un traitement particulièrement attentif des limites entre urbanisation et espaces agricoles dans ce secteur.

Du point de vue des grands paysages et de leur lisibilité depuis la butte, le ru de Barenton et surtout ces boisements continueront de jouer le rôle d'élément fort d'animation de la plaine : impact qui aurait été annulé par l'urbanisation.

Parallèlement, la possibilité de déplacer l'échangeur afin de retrouver une vue axiale sur la cathédrale a été étudiée. Toutefois, cette nouvelle implantation remettait en cause l'emplacement sur la limite entre les deux communes concernées.





## Le projet

L'aménagement de la zone d'activités est essentiel pour l'image du Laonnais. En effet, les dernières phases d'urbanisation de ce secteur sont entamées et il convient d'être particulièrement vigilant quant à la qualité des espaces produits compte tenu de leur très fort impact sur l'image de la ville. C'est déjà le cas aujourd'hui mais cela sera encore plus vrai demain, la RN2 constitue un axe majeur de circulation et par là même, l'axe le plus emprunté par une majorité de personnes se rendant à laon.

Par ailleurs, ce secteur est un des pôles majeurs d'emploi de la ville, il est donc important de garantir un cadre agréable tant pour les activités qui souhaiteraient s'y installer que pour les actifs qui y travaillent. A ce titre, la question du déplacement et de la fluidité de la circulation est aussi un enjeu majeur de ce projet.

Enfin, les secteurs concernés par le projet situés entre les communes de Chambry, Athies, et le nord de Laon, poursuivent et terminent l'urbanisation du quart nord-est de l'agglomération. Leur urbanisation doit à la fois tenir compte du respect du cadre de vie des bourgs et des vues sur ces terrains depuis la cathédrale. Le projet urbain doit, outre le traitement des questions d'organisation des espaces d'activités et de déplacement, s'attacher à un développement préservant la qualité des paysages urbains (vues depuis et vers la cathédrale) et le cadre de vie des bourgs de Chambry et Aulnois. Compte tenu de l'importance des enjeux tant économiques que paysagers, le projet s'appuie essentiellement sur des aménagements de l'espace public, mais précise et unifie le règlement général de la zone.

### Effort de structuration de la ZA

Dans cette dernière phase d'urbanisation de la ZA, il convient d'assurer le bon fonctionnement de ces espaces en réalisant la voie majeure de desserte. En prolongement de la rue Voltaire vers le nord, elle assure une liaison entre le sud du secteur, l'échangeur RN2 et la rue Jean-Jaurès à Chambry. A terme, elle se poursuivra vers le nord et permettra d'améliorer la liaison entre les communes du nord (Aulnois) et l'échangeur de la RN2 empêchant ainsi un trafic de transit via la rue principale de Chambry.

C'est à partir de cette voie majeure que sont desservis les nouveaux terrains ouverts à l'urbanisation. Les entrées directes sur cette voie depuis les parcelles privées sont réduites

au maximum dans un souci de sécurité et de fluidité de la circulation. Plusieurs options sont possibles pour cela : organiser des voies secondaires de desserte, créer un système de contre-allées, ne disposer que de parcelles de larges emprises de façade sur cette voie. Le long de la RD 977, les parcelles d'activités sont desservies par une contre-allée accessible par un giratoire localisé à l'extrémité de la parcelle occupée par les serres de Vilmorin.

### Organisation de séquences de vue sur la cathédrale depuis la RN 2 et la RD 977

Le développement futur de bâtiments industriels le long de la RN 2 va à terme occluer ou dégrader les vues sur la cathédrale. On ne peut envisager de préserver ces vues en imposant des marges de recul ou en limitant fortement la hauteur des bâtiments. En effet, ces contraintes seraient d'une part dissuasives pour les entreprises et d'autre part gêneraient une part trop importante de terrain à commercialiser compte tenu des coûts de l'aménagement. Aussi, plutôt que de tenter de maintenir des vues permanentes sur la cathédrale, c'est un système de fenêtres qui est proposé. Du côté de la zone d'activités, des haies vives occultent les vues sur les bâtiments industriels mais aussi sur la cathédrale. En revanche, deux percées sont organisées par l'interruption de la haie et offrent des vues valorisées sur la cathédrale (terrains non constructibles). La première à la sortie du bois du Barenton à Chambry, la seconde en amont de l'échangeur principal. Ces fenêtres sont constituées d'une surface en herbe encadrée de deux alignements d'arbres qui soulignent la perspective vers la cathédrale. Ces aménagements seront conçus dans un souci d'économie de gestion. Concernant la fenêtre de l'échangeur, les bassins de rétention des eaux pluviales de la zone d'activités seront utilisés comme élément d'animation par un traitement paysager et la plantation d'hydrophilis (roseaux,...).

Au niveau du giratoire raccordant la voie majeure de la ZA à l'embranchement vers la RN 2, un espace de services peut être organisé : par exemple parking avec plan de la zone, liste des entreprises, arrêt de bus, accueil...

Plus au sud, les haies sont interrompues au niveau des infrastructures de transport : voies SNCF, RD. Les vues sont alors directes vers la butte. Il serait souhaitable de les souligner par des plantations.

Ce système de haie ne concerne que l'ouest de la RN2. En effet, côté est, les talus simplement mis en herbe offrent des vues larges sur la campagne sauf au niveau d'Athies, entre la voie ferrée et la RD 977 où les plantations masquent les espaces d'activités.

La RD 977 à l'instar de la rue Jaurès présente une perspective directe, à la sortie d'Athies, sur la cathédrale. Pour préserver cette vue, la haie séparant la contre-allée de la route principale devra être basse.

### Aménagements routiers à Chambry

Le doublement de la RN2 et le dérochement du tracé par rapport au tracé actuel vont générer des délaisés qu'il conviendra de traiter dans le temps de la réalisation des travaux. C'est notamment à Chambry que les perturbations seront les plus importantes puisque le décalage de la nationale vers l'est va s'effectuer au niveau du ru de Barenton, espace classé sensible et protégé au Schéma Directeur. Il faudra donc assurer un reboisement immédiat et poursuivre ce boisement entre l'ancienne et la nouvelle emprise afin d'assurer une protection des secteurs d'habitat de Chambry. Compte tenu du profil de la voie dans ce secteur (environ 5 m au dessus du niveau du sol), il conviendra d'envisager la mise en place d'une installation spécifique anti-bruit.

### Protection des bourgs

L'urbanisation progressive des secteurs va conduire à la jonction de nouveaux espaces d'activités avec les secteurs urbanisés à vocation d'habitat des bourgs. Tant pour préserver l'identité de ces bourgs que le cadre de vie des habitants, il convient d'organiser des séparations fortes avec les espaces d'activités.

A Athies, le zonage reste inchangé ce qui permet d'utiliser la zone ND actuellement prévue au POS comme zone tampon entre les secteurs d'habitat et ceux des activités. On organise pour renforcer l'effet de coupure un boisement dense.

A Chambry, à l'est, la transition est assurée par la première fenêtre qui joue aussi le rôle de séparation entre habitat et activités. A l'ouest, des plantations de haies vives et hautes sur les parcelles privées et inscrites au plan du POS imposent aux occupants des parcelles d'activités d'assurer un écran de séparation avec l'habitat.

### Qualité des espaces d'activités

Outre les obligations faites aux propriétaires

d'assurer un paysage de l'avant des parcelles, la qualité de l'espace public est renforcée par des plantations d'alignement le long des principales voies de la ZA. Ces alignements seront l'occasion de redonner une cohérence et une hiérarchie aux espaces publics du secteur. Des plantations ponctuelles devront être organisées afin de masquer les bâtiments dont l'impact serait particulièrement nuisible. Depuis la butte, ces plantations réduisent la perception des bâtiments industriels et soulignent la structure urbaine rayonnante.

Par ailleurs, le règlement du POS fait obligation aux parcelles privées d'occluer par des haies les espaces dévalorisants (stockage, déchets...), d'assurer un aménagement paysager des parkings et des espaces en vue depuis l'espace public.

### Aménagements complémentaires

Les secteurs concernés par l'urbanisation vont accentuer l'urbanisation du quart nord-est de l'agglomération déjà largement entamée. Dans certains secteurs, ces nouvelles limites d'urbanisation constituent des limites définitives pour, au moins les échéances du Schéma Directeur (15 à 20 ans). Il conviendrait de souligner ces limites très visibles depuis la butte afin de marquer clairement la séparation entre espaces urbains et campagnes. C'est l'objectif des boisements d'alignement le long du RD 977 côté sud. Le même dispositif pourrait être mis en place le long de la voie ferrée vers Aulnois.

### Contraintes modérées pour parcelles privées

Le projet repose principalement sur une forte intervention dans le domaine public. En effet, il est jugé illusoire d'atteindre la qualité des espaces recherchée en s'appuyant uniquement sur des contraintes qui pèseraient sur le domaine privé. Une réglementation trop contraignante serait sans doute dissuasive pour l'accueil de nouvelles activités et surtout exigerait un contrôle accru des communes dont elles n'ont pas les moyens.

Aussi, les contraintes réglementaires qui s'exercent sur les parcelles privées sont relativement classiques et proches de celles en vigueur aujourd'hui. On retiendra principalement que les bâtiments d'une hauteur maximum de 15 m devront s'implanter avec un recul minimum de 15 m par rapport à la RN2 et la RD 977 et de 10 m le long des autres voies. Les espaces situés entre les bâtiments et la rue principale devront être aménagés.

Délimitation des espaces publics et privés

Emprise de l'aménagement routier

Le projet urbain proposé s'appuie sur le principe d'aménagements routiers, la doublement de la RN2, qui ne sont pas encore réalisés. Toutefois, pour la précision des aménagements proposés et, notamment, l'emplacement des bâtiments, il convient de disposer d'une limite fiable et définitive entre l'emprise de la future voie et les parcelles privées. La RN 2 sera doublée du côté extérieur à la chaussée actuelle, c'est donc vers l'est que les impacts seront les plus forts.

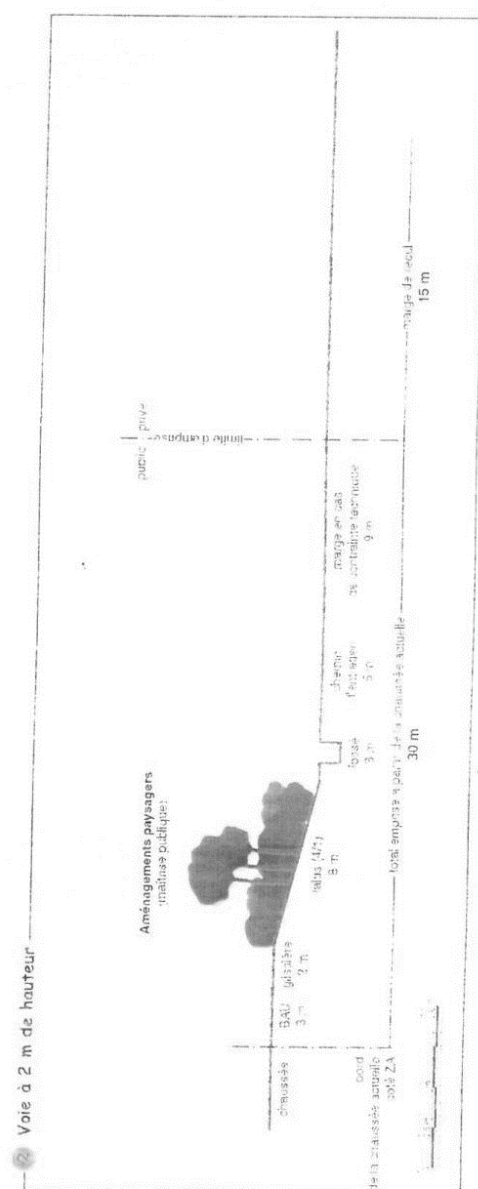
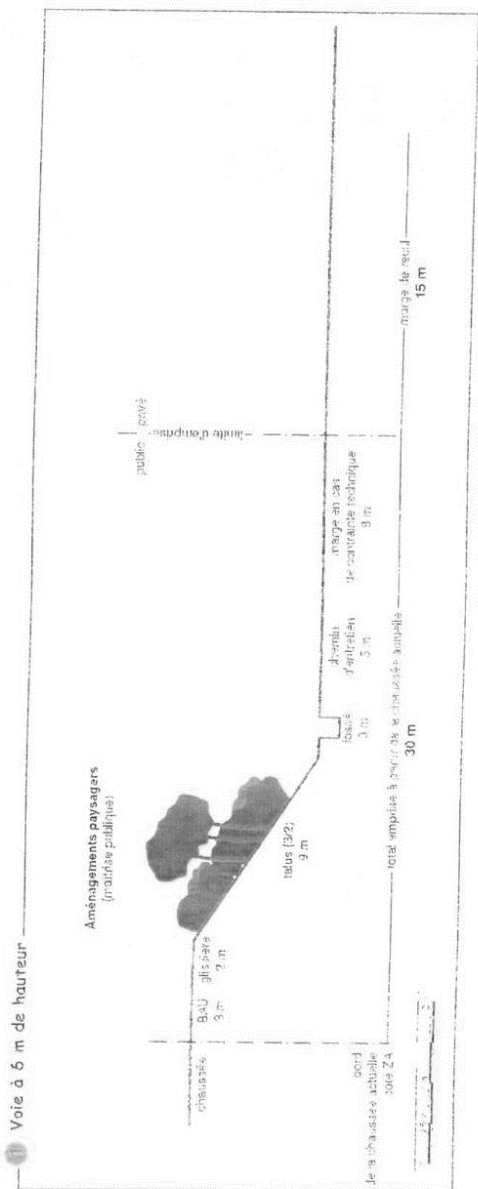
Toutefois, le projet nécessite certains espaces techniques dont l'emprise doit être précisée.

Côté ZA, à partir du bord de la chaussée actuelle, devront être réalisés : une bande d'arrêt d'urgence (3 m), bordure pour glissière (2 m), talus (9 m lorsque la voie est à 5 m de hauteur, 8 m lorsqu'elle est à 2 mètres, compte tenu des pentes différentes, cf. coupes 1 et 2), un fossé de récupération des eaux (3 m) et un chemin d'entretien (5 m). Enfin, pour tenir compte des éventuelles contraintes techniques ou rencontrées au moment de la réalisation des travaux, il convient de conserver une marge de sécurité d'au moins 8 m.

La limite du projet routier qui détermine les parcelles commercialisables peut donc être fixée à 30 m du bord actuel de la chaussée.

Du côté d'Athies, entre la voie ferrée et la RD 977, seul secteur urbanisé à l'ouest de la RN 2, s'ajoute l'emprise des chaussées et de la bande centrale soit 17 m (à partir du bord de la chaussée actuelle côté ouest). La limite d'emprise est donc fixée à 47 m.

C'est à partir de ces limites d'emprise que sont calculées les marges de recul.

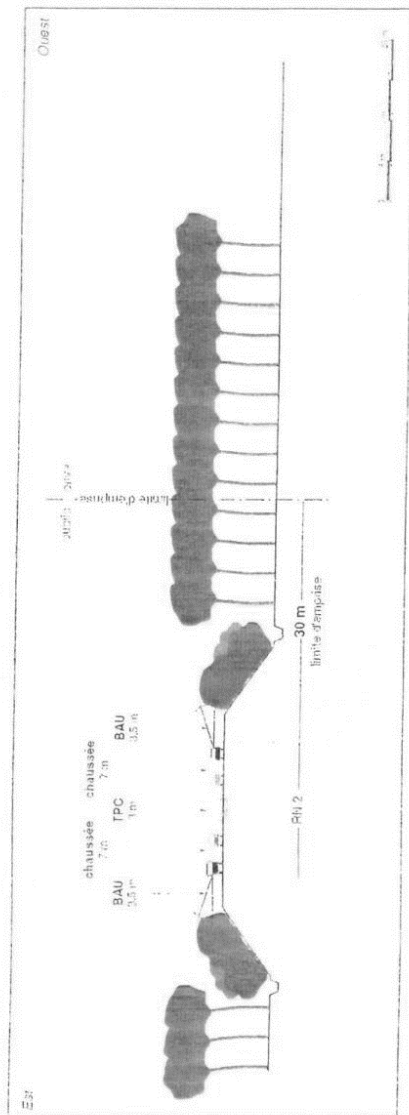


Projet urbain RN2-RD977 - 45

## Principes de traitement des espaces de circulation

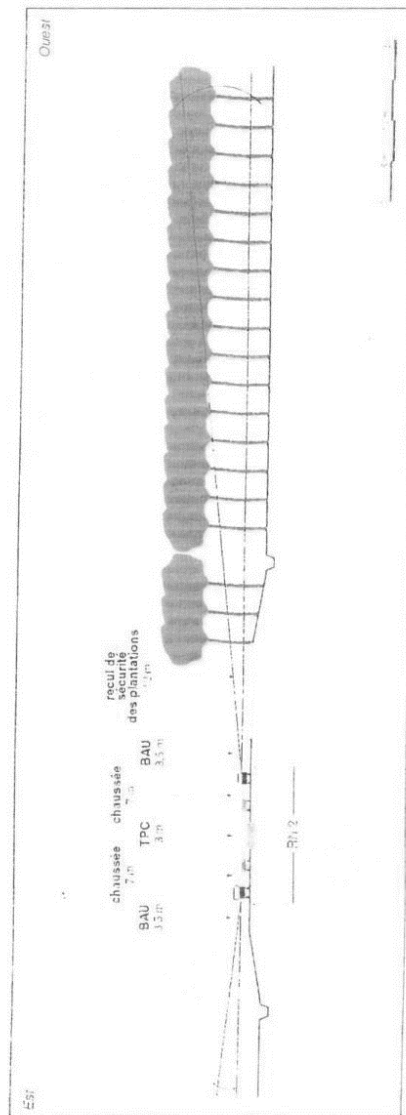
### 1 Section boisée à Chambry

Les espaces boisés du site de Barenton sont préservés et réhabilités pour la partie touchée par le déplacement de l'ancienne routière. Un boisement est ainsi constitué côté est en complément des boisements existants, par ailleurs renforcé du côté de Chambry. Cette séquence sans vues lointaines préparant l'alignement de la fenêtre de Chambry et la vue vers la cathédrale.



### 2 Fenêtre de Chambry à la sortie du bois de Barenton

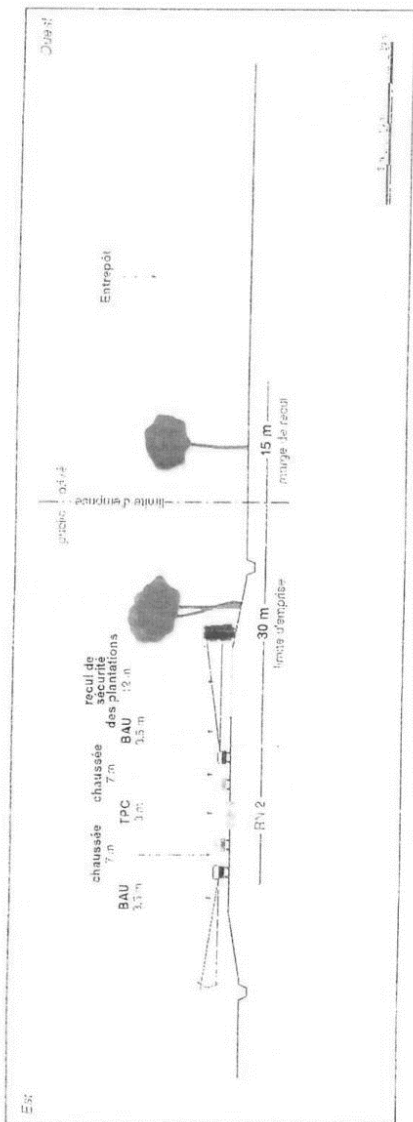
Côté est les boisements existants sont conservés. Au contraire du côté de la zone d'activité (au sud des secteurs actuellement urbanisés de Chambry), les boisements laissent place à une toule verte en herbe, sur l'emprise actuelle des champs et offre une vue axiale sur la cathédrale, dont l'effet monumental est renforcé par des plantations d'alignement de part et d'autre. Le dispositif peut être complété par un élément d'animation, par exemple le traitement paysager d'un bassin technique. L'aménagement pourra s'inspirer de ceux déjà réalisés sur la commune de Chambry.



**5 ZA Section de la fenêtre de Chambry à la fenêtre de l'échangeur**

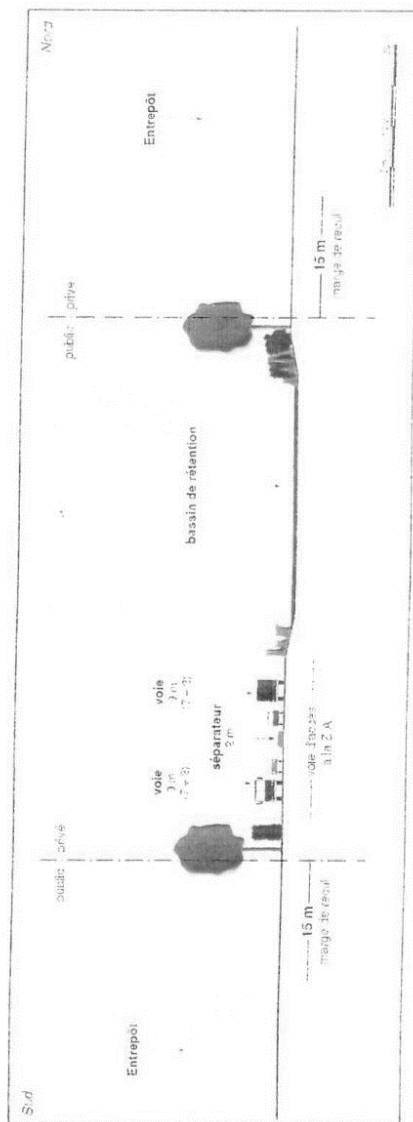
Dans ce secteur, la route n'est que légèrement surélevée par rapport au niveau naturel du sol. Une double plantation, haie vive, pertinemment peritantes d'au moins 2 à 3 mètres, doublée d'une haie arborée, occulte les bâtiments d'activités. Les espaces de rejet situés en arrière des parcelles, et qui auraient fermé le paysage immédiat le long de la RN 2, sont donc cachés à la vue des automobilistes.

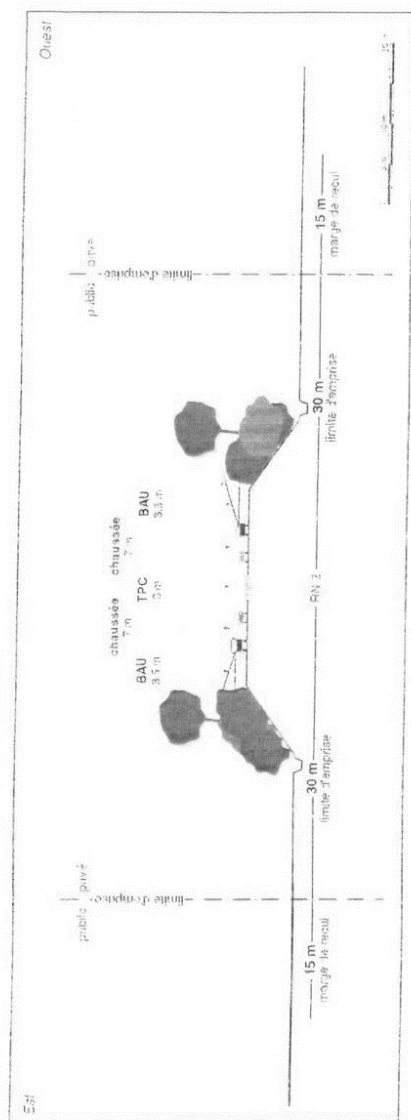
A l'est, les talus sont simplement mis en herbe. Cela assure une vue large sur la campagne avec comme fond de scène les boisements du ru de Barenton et les haies de la ferme de Manoise. Pour éviter une vue directe sur les nouveaux bâtiments d'activités à Athias, une haie haute et peritante sera plantée en fond de ces parcelles (plantation obligatoire inscrite au POS).



**4 Entrée de la zone d'activités et fenêtre de l'échangeur**

Quelques 200 mètres avant l'emprise de l'échangeur s'ouvre une seconde fenêtre. Cet espace ouvert est occupé par les bassins techniques de rétention des eaux pluviales qui sont traités en bassin paysager (du type des aménagements réalisés à l'échangeur de Chivy). Cette ouverture génère une seconde fenêtre sur la cathédrale et annonce l'entrée majeure de la zone d'activités. Des alignements d'arbres soulignent l'entrée qui pourra se terminer par un espace de service encadré par deux petits pavillons symétriques marquant l'axe d'accès à la ZA, et pouvant intégrer un espace d'informations/services d'une part (plan de repérage des entreprises, ...) et d'autre part l'arrêt du bus, etc. Le rond point (croisement embranchement vers la RN 2 rue Voltaire Prolongée) est traité de manière à occulter les bâtiments, situés en arrière, sur lesquels butte l'axe.

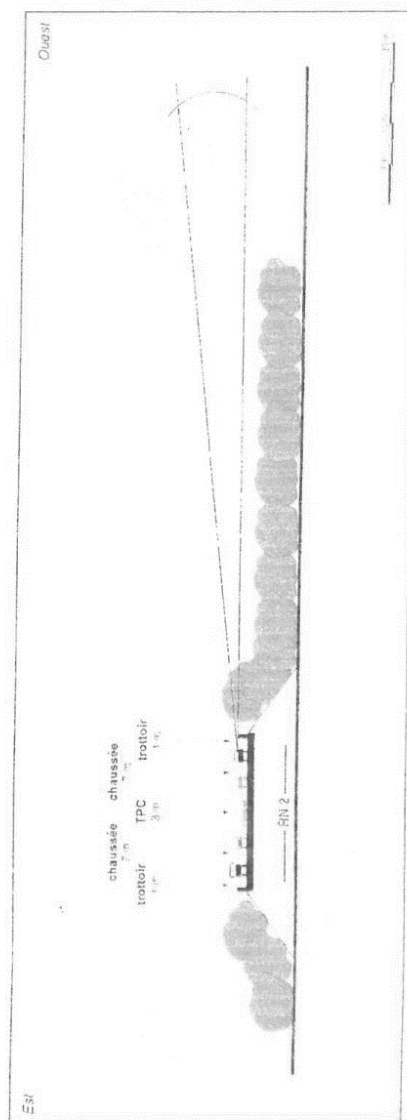




#### 5 Section haute RN 2 au nord de la RD 977

À partir de l'échangeur, la RN 2 s'allège pour franchir les voies ferrées et le RD. En surplomb de 5 mètres par rapport au sol naturel, l'impact des bâtiments est donc moins fort. Il convient toutefois d'organiser des plantations. Les haies d'au moins 2 mètres suffisent à masquer les arrière-cour de ces bâtiments.

Dans ce secteur, l'aménagement est organisé de part et d'autre de la nationale afin de cacher également les bâtiments industriels implantés à Athies-sous-Laon.

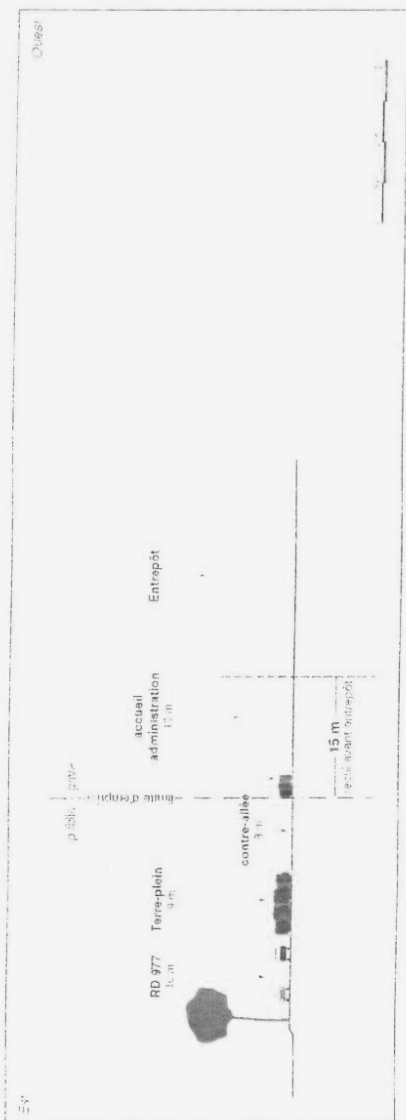


#### 6 Section haute de la RN2 franchissement des voies ferrées et du RD 977

Au franchissement des voies ferrées, sont générés des vues directes sur les espaces urbains et la cathédrale, mais révoient latéralement des vues sur la ZA. Des plantations d'alignement le long des voies ferrées pourraient réduire l'impact des bâtiments au profit de la vue sur la bunte. C'est le type d'aménagement qui a déjà été réalisé le long de l'avenue Charles-de-Gaulle. Les plantations encore jeunes réalisées autour du quartier de Moulin-Roux joueront également ce rôle. L'urbanisation éventuelle du terrain en forme de triangle situé entre les deux voies ferrées devra intégrer une forte contrainte paysagère. Le même principe devra être appliqué au niveau de la RN 44 qui devra faire l'objet d'un aménagement spécifique compte tenu de son statut d'entrée de ville principale.

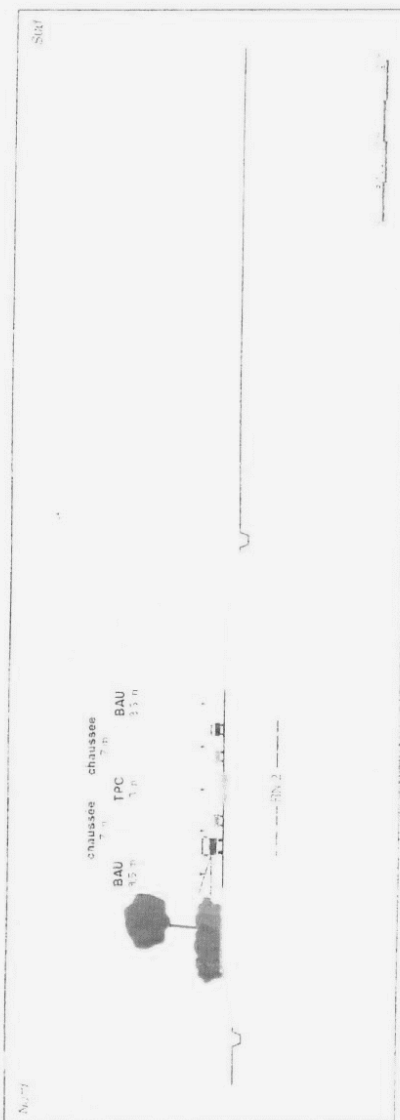
**7 La RD 977 à Athies-sous-Laon**

Pour éviter la sortie directe de camions et autres véhicules en provenance de la zone d'activités sur une voirie majeure, une contre-allée rabat la circulation sur un giratoire. Les espaces d'activités sont donc séparés de la route par un terre-plein agrémenté d'une haie de faible hauteur afin de préserver la vue sur la cathédrale. Ce secteur s'avère particulièrement sensible pour l'aménagement compte tenu des vues vers la cathédrale et de sa visibilité depuis la butte et la RN 2. Les projets d'implantation devront donc particulièrement tenir compte des enjeux paysagers. On pourra faire jouer l'article 13 du règlement du POS qui permet d'imposer des plantations pour masquer des dépôts ou espaces de services. Les marges de recullement assurant la conservation de la vue sur la cathédrale en venant d'Athies-sous-Laon.



**8 Au sud de la RN 44**

La RN 2 est de nouveau peu élevée par rapport au terrain il serait souhaitable de retrouver un aspect ouvert vers de grands paysages. Notamment la butte et la ville d'un côté la plaine de l'est (couloir entre des masses boisées) et la cuesta devraient recevoir un traitement mixte visant à laisser percevoir la butte lorsque celle-ci est mise en valeur, et à masquer les différents bâtiments industriels disposés (à et là). Les plantations réalisées au abords du quartier Champagne peuvent servir d'image de référence.



### Propositions pour un règlement commun de la zone d'activités

#### 1 - Observations relatives au zonage en vigueur dans les POS

Le zonage actuel n'est pas modifié.  
La zone 1NAc de Laon conserve son règlement actuel.

	Règlements actuels			Règlement commun
	Athies-sous-Laon	Chambry	Laon	
Modifications à l'article 1	Zones concernées : NC, INAe et les règlements provenant du POS de Laon (changement des limites communales) NDa et NC ;	Zones concernées : INAe, NC, ND	Zones concernées : UD, 1NAc, 1NAI, 2NAc, NC, NDa et NDd ;	Compte tenu des travaux à entreprendre pour le doublement de la RNZ, la DDE demande qu'aux articles 1 des zones concernées, la mention suivante soit insérée : «Sont autorisés les exhaussements, les affouillements, les bassins et tous ouvrages et équipements (murs anti-bruit, merlon, ...) nécessaires ou liés à la mise à 2x2 voies de la RNZ».
Zones concernées par le règlement modifié	1NAe	1NAe	1NAI	

## 2- Règlement : proposition de rédaction des articles du POS

Article	Athies-sous-Laon	Chambry	Laon	Règlement commun
<p>Article 1 : Types d'occupation et d'utilisation du sol admis</p>	<p>Sont notamment admises les occupations du sol ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les constructions liées à la réalisation des équipements d'infrastructures,</li> <li>- les aires de stationnement ouvertes au public et les dépôts de véhicules,</li> <li>- les lotissements et les constructions à usage commercial, industriel, artisanal de services et d'entrepôts sous réserve des conditions fixées au §3.</li> </ul> <p>Toutefois les occupations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les installations classées pour la protection de l'environnement quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage, aucune inconvénient et, en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.</li> <li>- les logements de fonction nécessaires au gardiennage des activités autorisées,</li> <li>- les arrouilllements et exhaussement du sol à condition qu'ils soient nécessaires à l'aménagement de la zone.</li> </ul> <p>En tout état de cause, les autorisations de construire et d'occupation du sol ne pourront être accordées qu'après que les équipements d'infrastructure nécessaires à la viabilité des terrains aient été réalisés, l'ensemble de la zone étant pris en compte, étant entendu que sa réalisation peut être effectuée en plusieurs tranches.</p>	<p>(Art. INAe 2) <b>La zone INAe est réservée essentiellement à l'implantation future d'activités économiques.</b> Sont autorisées sous conditions : Les établissements soumis à autorisation préalable par la loi du 19 juillet 1976, pour lesquels toutes mesures particulières sont prises afin d'éviter toute gêne pour le voisinage (bruits, fumée, odeurs, aspect). Nonobstant l'article INAe 1, peuvent être admis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les dépôts de résidus, déchets et autres, provenant de la fabrication et destinés à être récupérés ou enlevés,</li> <li>- les bâtiments à usage d'habitation destinés au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou la sécurité des établissements ou des services généraux.</li> </ul> <p>Toutefois, les implantations de ces bâtiments ne peuvent être autorisées que si les terrains qui leur sont affectés sont dotés des équipements d'infrastructures nécessaires (voies et réseaux divers).</p>	<p>Sont notamment admises les occupations des sols suivantes sous réserve des conditions fixées au 3° ci-après et des interdictions mentionnées à l'article 1NAi2 :</p> <p>Sous réserve de la programmation par la commune des équipements publics nécessaires à l'opération concernée, du respect du plan d'aménagement correspondant et du versement des participations éventuellement exigibles :</p> <p><b>Tous modes d'occupation du sol liés aux activités artisanales ou industrielles.</b></p> <p>Autorisation sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les logements : exclusivement les logements de fonction.</li> <li>- Les commerces et services liés aux activités autorisées existantes dans la zone et les commerces de gros</li> </ul>	Inchangé



Règlements actuels		Règlement commun	
<p><b>Article</b></p> <p><b>Article 2 :</b> Types d'occupation et d'utilisation du sol interdits</p>	<p><b>Athies-sous-Laon</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à usage d'habitation,               <ul style="list-style-type: none"> <li>- les terrains de caravanes, les terrains de camping, les parcs résidentiels de loisirs, les parcs de loisirs et aires de jeux ouverts au public,</li> <li>- les carrières.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Chambry</b></p> <p>(Art. INAe 1) Sont interdits : 1- Certains établissements soumis à autorisation préalable par la loi du 19 juillet 1976 qui, par leur destination, leur aspect, leur implantation ou leurs nuisances, pourraient porter atteinte à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité des constructions avoisinantes ou des lieux environnants. 2- Les bâtiments à usage d'habitation (sous réserve de l'article INAe 2). 3- Les campings et les caravanings. 4- L'ouverture de toute carrière, les affouillements et exhaussements du sol. 5- Sont interdits les projets d'aménagement ou de construction de porcheries d'engraissement ou élevage qui ne satisfont pas aux prescriptions de l'article 79bis du règlement sanitaire départemental type (circulaire du 4 mars 1974 de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale). 6- Les lotissements à usage d'habitation.</p>	<p><b>Laon</b></p> <p>Sous réserve des autorisations prévues à l'article INAI-1 sont interdits : <b>Tous modes d'occupation du sol.</b></p>
			Inchangé

Article	Athies-sous-Laon	Chambry	Laon	Règlement commun
<p>Article 3 : Accès et voirie</p>	<p>1/ Accès Les accès directs sur la RD977 sont réputés dangereux, un regroupement unique des accès sur cette voie est exigé ainsi que des aménagements visant à maintenir la fluidité de trafic et la sécurité des usagers de cette voie. Les accès sur la RN2 sont interdits; voie classée à grande circulation. Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle des voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit. Les carrefours doivent être aménagés de manière à permettre l'évolution des véhicules lourds avec remorques. Les constructions doivent être disposées de telle sorte qu'elles permettent l'utilisation du matériel de lutte contre l'incendie.</p> <p>2/ Voirie Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées correspondant à leur destination. Les voies se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.</p>	<p>Aucun accès direct privatif sur la voie de liaison interquartier encore appelée « voie industrielle » n'est autorisé, ni sur la RN2. Le permis de construire sera refusé pour toute construction dont le terrain d'assiette ne serait pas desservi directement par une voie publique ou privée qui permette l'accès des véhicules de lutte contre l'incendie et qui, de plus, ne présenterait pas des caractéristiques correspondant à la destination de la construction projetée. Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques l'accès sur celle de ces voies qui présente une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit. Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur la voie publique. Les accès ne doivent pas présenter de risques pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès.</p>	<p>- Pour être constructible, tout terrain doit être desservi directement par une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile, dont les caractéristiques correspondent à leur destination et permettent l'accès des véhicules contre l'incendie. - Les accès doivent être adaptés à la circulation des poids lourds et avoir une largeur étudiée de manière à permettre aux véhicules d'entrer ou de sortir sans manœuvre sur la voie desservant le terrain. - Les voies publiques ou privées desservant les terrains devront avoir 6 mètres de largeur de chaussée et 10 mètres de plate-forme. - Aucun accès privé direct à la grande voie industrielle ne sera autorisé.</p>	<p>Pour être constructible, tout terrain doit être desservi directement par une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile, dont les caractéristiques correspondent à leur destination et permettent l'accès des véhicules contre l'incendie. <b>Les accès directs sur la RN2 sont interdits; déviation classée à grande circulation.</b> Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle des voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit. Les voies publiques ou privées desservant les terrains devront avoir 6 mètres de largeur de chaussée et 10 mètres de plate-forme. <b>Pour Athies seulement :</b> Les accès directs sur la RD977 - entre la limite actuelle d'urbanisation de la commune d'Athies et la RN2 - sont réputés dangereux, un regroupement unique des accès sur cette voie est exigé ainsi que des aménagements visant à maintenir la fluidité de trafic et la sécurité des usagers de cette voie. <b>Pour Chambry et Laon seulement :</b> Les voies de la zone devront faire l'objet d'aménagements cohérents (gabarit, plantations, mobilier urbain) dont les principes sont définis au projet urbain. <b>On s'attachera, dans la mesure du possible, à orienter les voies est-ouest en vues axiales sur la cathédrale.</b> Les accès directs sur la voie majeure de la zone d'activités (rue Voltaire prolongée) sont réduits à des points d'échanges (giratoires) organisés ou à des voies secondaires desservant les parcelles.</p>

Article	Règlements actuels	Laon	Règlement commun
<p><b>Article 4 :</b> Desserte par les réseaux</p>	<p><b>1/ Alimentation en eau potable</b> Le branchement sur le réseau public d'eau potable est obligatoire pour toute opération qui requiert une alimentation en eau potable.</p> <p><b>2/ Alimentation en eau industrielle</b> L'alimentation en eau industrielle par captage ou forage particulier susceptible de satisfaire, sans préjudice pour l'environnement, les besoins prévisibles, est permise mais doit être faite avec l'accord des services compétents.</p> <p><b>3/ Assainissement</b> a) Eaux résiduaires industrielles Les installations industrielles ne doivent rejeter au réseau public d'assainissement que des effluents pré-épurés, ainsi que des eaux résiduaires ne nécessitant pas de prétraitement les rejets doivent être compatibles avec la capacité d'écoulement du réseau public et avec la possibilité de traitement des installations publiques.</p> <p>Les eaux de refroidissement peuvent être rejetées en milieu naturel, dans les conditions prévues par la législation en vigueur.</p> <p>b) Eaux domestiques Toute construction ou installation nouvelle doit évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau collectif d'assainissement.</p> <p>c) Eaux pluviales Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement de ces eaux dans le réseau qui les collecte. En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.</p>	<p><b>1/ Alimentation en eau potable</b> Toute construction à usage d'habitation ou d'activité doit être raccordée au réseau public d'eau potable. Il en va de même pour les lotissements et les autres occupations du sol nécessitant une telle desserte.</p> <p><b>2/ Assainissement</b> • Eaux pluviales - Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur, s'il existe. - En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain. - En cas de lotissement ou de constructions groupées, les lotisseurs ou constructeurs devront mettre en place sous voirie les conduites nécessaires au raccordement ultérieur au réseau public.</p> <p>• Eaux usées - Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement conformément au règlement sanitaire. L'évacuation des eaux usées peut être subordonnée à un pré-traitement approprié. - En l'absence de réseau sont inconstructibles, les terrains dont les caractéristiques (superficie, topographie, géologiques...) ne permettent pas la mise en place d'un système d'assainissement individuel conforme au règlement sanitaire, que le projet de construction nécessite. Les systèmes d'assainissement individuel doivent être conçus de manière à permettre un raccordement ultérieur au réseau collectif. - En cas de lotissement ou de constructions groupées, les lotisseurs ou constructeurs devront mettre en place sous voirie les conduites nécessaires au raccordement ultérieur au réseau public.</p>	<p><b>1/ Alimentation en eau potable</b> Toute construction à usage d'habitation ou d'activité doit être raccordée au réseau public d'eau potable. Il en va de même pour les lotissements et les autres occupations du sol nécessitant une telle desserte.</p> <p><b>2/ Alimentation en eau industrielle</b> L'alimentation en eau industrielle par captage ou forage particulier susceptible de satisfaire, sans préjudice pour l'environnement, les besoins prévisibles, est permise mais doit être faite avec l'accord des services compétents.</p> <p><b>3/ Assainissement</b> • Eaux pluviales Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur, s'il existe. - En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain. - En cas de lotissement ou de constructions groupées, les lotisseurs ou constructeurs devront mettre en place sous voirie les conduites nécessaires au raccordement ultérieur au réseau public.</p> <p>• Eaux usées Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement conformément au règlement sanitaire. L'évacuation des eaux usées peut être subordonnée à un pré-traitement approprié.</p>

Règlements actuels		Règlement commun	
Article	Athies-sous-Laon	Chambry	Laon
Article 5 : Surface et forme des terrains	Néant	Néant	Sans objet
Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies	<p>Aucune construction ne peut être édifée à moins de - 60 mètres de l'axe de la RN2, - 30 mètres de la limite d'emprise de la RD977, - 10 mètres de la limite d'emprise de la voie principale Nord-Sud de la zone,</p> <p>Le long des autres voies publiques ou privées, ce recul est ramené à 10 mètres minimum pour les constructions principales, à 5 mètres minimum pour les constructions annexes à celles-ci (bureaux, logements de gardiennage, poste de transformations ou de distribution de carburants).</p>	<p>Toute construction industrielle doit être implantée à une distance des limites des voies publiques ou privées au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 10 mètres.</p> <p>Cependant, les constructions à usage d'habitation autorisées peuvent être implantées à 5 mètres minimum en retrait de l'alignement des voies.</p>	<p>Sans objet</p> <p>Les constructions et installations doivent être édifées avec un recul de : - 50 mètres par rapport à l'axe de la RN2, - 10 mètres par rapport à la limite d'emprise des autres voies.</p> <p>Toutefois, les constructions à usage de bureaux, logements, services, postes de carburant pourront être édifées avec un recul minimum de 5 mètres de la limite d'emprise des voies, exception faite de la RN2, de la voie primaire nord-sud et de son raccordement au RD967.</p>
Article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives de la parcelle	<p>Toute construction principale doit être implantée à une distance des limites séparatives de la parcelle au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 10 mètres.</p> <p>Toutefois, l'implantation sur une seule limite de propriété est possible à condition que la construction n'exécède pas 4 mètres de l'adossement et qu'elle justifie que toutes les mesures nécessaires pour éviter la propagation des incendies éventuels soient prises (mur coupe-feu).</p> <p>Les constructions annexes (bureaux, logements de gardiennage...) peuvent jouster la limite de propriété ou respecter une distance par rapport à ladite limite au moins égale à la moitié de la hauteur minimum de 5 mètres.</p>	<p>Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de la parcelle au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 5 mètres.</p>	<p>Sans objet</p> <p>Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de la parcelle au moins égale à la moitié de sa hauteur avec un minimum de 5 mètres.</p> <p>Les constructions inférieures à 7 mètres de hauteur peuvent s'implanter en limite séparative.</p>

Règlements actuels		Règlement commun	
Article	Athies-sous-Laon	Chambry	Laon
Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur la même propriété	Entre deux constructions non contiguës doit toujours être ménagé un espace suffisant pour permettre, s'il y a lieu, le passage et le fonctionnement des matériels de lutte contre l'incendie. Cette distance doit être au moins de 4 mètres.	Entre deux constructions non contiguës doit toujours être ménagé un espace suffisant pour permettre, s'il y a lieu, le passage et le fonctionnement des matériels de lutte contre l'incendie. Cette distance doit être au moins de 4 mètres.  Les constructions autorisées à usage d'habitation et celles qui peuvent, par leur mode d'occupation, y être assimilées, doivent être disposées de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour les occupants.	Les bâtiments situés sur un terrain appartenant à un même propriétaire doivent être implantés de telle manière que la distance horizontale de tout point d'un bâtiment au point le plus proche d'un autre bâtiment soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.  Cette distance doit être au moins de 5 mètres.
Article 9 : Pourcentage d'emprise au sol	Le pourcentage d'emprise au sol des constructions de toute nature ne peut excéder <b>50% de la parcelle</b> .	L'emprise au sol des constructions de toute nature ne peut excéder <b>50% de la superficie</b> des terrains.	Inchangé
Article 10 : Hauteur maximale	La hauteur maximale des constructions principales est fixée à <b>10 mètres</b> .  Un hauteur supérieure peut être autorisée lorsqu'elle est justifiée par des raisons techniques liées à la nature de l'activité, à condition que l'intégration du bâtiment dans le paysage soit prise en compte.  La hauteur des constructions annexes autorisées, ne peut excéder 7 mètres à l'égout des toitures.	Sauf dans le couloir de passage des futures lignes EDF où elle est limitée à 8 mètres au maximum, la hauteur maximale des constructions à usage industriel est fixée à <b>10 mètres</b> . Toutefois, des adaptations de hauteur, en ce qui les concerne, peuvent être accordées après consultation des services intéressés.  La hauteur maximale des constructions à usage d'habitation autorisées ne peut excéder 7 mètres à l'égout des toitures.	<b>La hauteur maximale des constructions principales est fixée à 12 mètres</b> , sauf dans le couloir de passage des futures lignes EDF à Chambry où elle est limitée à 8 mètres au maximum  La hauteur maximale des constructions à usage d'habitation autorisées, de bureaux, ou d'accueil ne peut excéder 7 mètres.  <b>Une hauteur supérieure peut être autorisée lorsqu'elle est justifiée par des raisons techniques liées à la nature de l'activité industrielle et concerne une partie limitée de l'ouvrage (10% du projet), à condition que l'intégration du bâtiment dans le paysage soit prise en compte et démontrée et sa localisation le plus éloignée possible de la RNZ.</b>

Article	Athies-sous-Laon	Chambry	Laon	Règlement commun
<p>Article 11 : Aspect extérieur</p>	<p>Les constructions doivent présenter un aspect soigné, tant au point de vue des volumes que des matériaux mis en œuvre.</p> <p>Les murs frontons sont interdits.</p> <p>Les matériaux de couverture doivent être de ton noir-ardoise ou brun.</p> <p>Les murs doivent être de teintes voisines de celles qui prédominent dans le paysage.</p> <p>Les surfaces réfléchissantes sont interdites.</p> <p>Sauf législation spécifique, les clôtures doivent avoir une hauteur maximum de 2 mètres.</p> <p>Elles peuvent être constituées, de préférence, d'un grillage doublé d'une haie vive de hauteur uniforme.</p> <p>Les clôtures constituées de murs pleins sont interdites sauf justification tenant de la nature de l'activité pratiquée.</p> <p>Les dépôts, de matériaux doivent être placés à l'arrière des bâtiments ou masqués par des plantations.</p>	<p>Les constructions doivent présenter un aspect soigné, tant au point de vue des volumes que des matériaux mis en œuvre que des coloris employés, en particulier, les couvertures doivent être de ton noir-ardoise ou brun.</p> <p>Les murs frontons sont interdits.</p> <p>Les clôtures à proximité immédiate des accès aux établissements industriels et des carrefours des voies ouvertes à la circulation publique doivent être établies de telle sorte qu'elles ne créent pas une gêne pour la circulation publique, notamment en diminuant la visibilité aux sorties d'usine et qu'elles sauvegardent les nécessités de l'esthétique.</p> <p>Elles peuvent être constituées soit d'un grillage doublé d'une haie vive de hauteur uniforme, soit d'une bordure doublée de haie vive.</p> <p>Les murs pleins sont interdits sauf justification tenant de la nature de l'activité pratiquée.</p> <p>Les dépôts de matériaux doivent être faits à l'arrière des bâtiments ou cachés par des plantations.</p>	<p>Sauf acceptation par la commune d'un projet architectural justifiant de la non-application des règles suivantes, notamment en raison de la qualité du projet et de son intégration à l'environnement, bâti ou non, par la production d'une notice d'impact, il sera fait application des règles ci-après.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions doivent présenter une simplicité de volume et une unicité d'aspect et de matériaux permettant une bonne intégration dans le paysage.</li> <li>- Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales notamment des vues sur la cathédrale.</li> </ul> <p>Sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les constructions de quelque importance que ce soit édifiées en matériaux précaires.</li> <li>• Les imitations de matériaux, tels que fausses briques, faux pans de bois.</li> <li>• L'emploi à nu en parements extérieurs de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'un enduit.</li> <li>• Les murs frontons.</li> <li>• Pour les toitures non traitées en terrasse, les matériaux de couverture doivent être de ton noir-ardoise, brun ou vert foncé.</li> <li>• Les matériaux de façade doivent avoir une bonne apparence.</li> <li>• Les teintes doivent s'harmoniser entre elles et, le cas échéant, avec le paysage environnant bâti ou non.</li> <li>• Les constructions annexes et maisons de gardiennage doivent être en harmonie avec les constructions principales.</li> <li>• Les sous-sols apparents doivent être traités avec autant de soin que l'étage supérieur.</li> <li>• Les citernes à gaz liquéfié ou mazout, dépôts de matériaux ou de résidus ainsi que les installations similaires doivent être placés en des lieux peu visibles de la voie publique, ou masqués par un rideau de verdure.</li> </ul>	<p>Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales notamment des vues sur la cathédrale.</p> <p>Les constructions doivent présenter un aspect soigné, tant au point de vue des volumes que des matériaux mis en œuvre que des coloris employés.</p> <p>En particulier, les couvertures doivent être de ton noir-ardoise ou brun. On proscriera l'usage des toits terrasse et les sorties, ventilation et autres appendices en toiture devront être masqués afin de préserver les vues depuis la cathédrale.</p> <p>D'une manière générale on privilégiera les teintes voisines de celles qui prédominent dans le paysage. On limitera à trois le nombre de couleurs sur un même bâtiment. Le blanc pur est proscrié.</p> <p>Sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les constructions de quelque importance que ce soit édifiées en matériaux précaires.</li> <li>• Les imitations de matériaux, tels que fausses briques, faux pans de bois.</li> <li>• L'emploi à nu en parements extérieurs de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un parement ou d'un enduit.</li> <li>• Les surfaces réfléchissantes</li> <li>• Les citernes à gaz liquéfié ou mazout, dépôts de matériaux ou de résidus ainsi que les installations similaires doivent être placés en des lieux peu visibles de la voie publique et masqués par un rideau de verdure.</li> </ul> <p>Les clôtures :</p> <p>Les clôtures en limite avec l'espace public devront être constituées d'un grillage de couleur verte doublé d'une haie d'une hauteur minimum de 2 mètres.</p>

Article	Règlements actuels	Règlement commun
<p>Article 11 (suite) : Aspect extérieur</p>	<p style="text-align: center;">Athies-sous-Laon</p> <p style="text-align: center;">Chambry</p>	<p style="text-align: center;">Laon</p> <p>Les clôtures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les clôtures doivent être sobres, dépourvues de toute ornementation fantaisiste.</li> <li>• Les grilles aux motifs compliqués, qu'elles soient en béton ou en fer forgé, sont interdites. Les barreaudages verticaux en fer carré dit « à l'antique » sont recommandés.</li> <li>• Les parties en maçonnerie devront être traitées en harmonie avec les éléments dont elles assurent la continuité ou à défaut avec la construction principale.</li> <li>• Les matériaux traditionnels locaux doivent être utilisés et appareillés simplement conformément à l'usage traditionnel avec des joints fins, non accusés ni par leur couleur, ni par leur relief.</li> <li>• Outre les matériaux traditionnels, les murs pleins pourront être en agglomérés, enduit deux faces sauf s'il s'agit d'agglomérés traités pour rester apparent ou de béton coulé.</li> <li>• Les clôtures de plaques de ciment scellées entre des poteaux d'ossatures formant des saillies sur la face externe des parois sont interdites.</li> </ul> <p>Sont autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les haies vives.</li> <li>• Les murs doublés ou non d'un grillage.</li> <li>• Les murs pleins, d'une hauteur maximum de 1,80 m. Toutefois, cette hauteur pourra être supérieure sans dépasser 2,60 m dans le cas où ces murs doivent constituer élément de liaison entre des constructions édifiées sur un même fonds ou sur des parcelles riveraines.</li> <li>• Les murs pleins de 1,20 m de hauteur, éventuellement surmontés d'une grille, la hauteur maximum étant alors limitée à 2 m.</li> <li>• Les murets de 0,60 m de hauteur maximum surmontés d'une grille ou de lisses horizontales, la hauteur totale de l'ensemble ne pouvant excéder 1,80 m et le muret devant représenter le tiers de la hauteur totale.</li> <li>• Les lisses horizontales.</li> <li>• Sauf en limite des voies publiques ou privées : les claustras en bois et les simples grillages.</li> </ul> <p>Les murs pleins sont interdits sauf justification tenant de la nature de l'activité pratiquée. Celui-ci devra alors recevoir un traitement soigné notamment sur la qualité des matériaux employés. Cette dérogation ne pourra pas être accordée le long de la RN2, de la RD977 et de la voie ferrée à Athlies.</p> <p>Les clôtures de plaques de ciment scellées entre des poteaux d'ossatures formant des saillies sur la face externe des parois sont interdites.</p>

Article	Règlements actuels	Règlement commun
<p><b>Athiès-sous-Laon</b></p> <p>Sur chaque parcelle, il doit être aménagé des aires suffisantes pour assurer le stationnement et l'évolution des véhicules de livraison et de service, ainsi que ceux du personnel.</p>	<p><b>Chambry</b></p> <p>Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations industrielles, il est exigé une place de stationnement par 80m<sup>2</sup> de la surface hors œuvre de la construction. Toutefois, le nombre d'emplacements pour le stationnement des véhicules peut être inférieur à une place par 200m<sup>2</sup> de la surface hors-œuvre, si la densité d'occupation des locaux industriels à construire doit être inférieure à un emploi par 25m<sup>2</sup>.</p> <p>Il est exigé 1,5 place de stationnement par logement de fonction.</p> <p>A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnes, s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires.</p>	<p><b>Laon</b></p> <p>Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies. La superficie nécessaire au stationnement en parc extérieur sera comptée forfaitairement comme égale à 25m<sup>2</sup> accés compris.</p> <p>Il devra être prévu :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Construction à usage d'habitation : une place et demi par logement.</li> <li>2- Autres constructions : une place de stationnement par 25m<sup>2</sup> de la surface hors œuvre brute de la construction.</li> </ol> <p>Toutefois, le nombre d'emplacements pour le stationnement des véhicules peut être réduit sans être inférieur à une place par 200m<sup>2</sup> de surface hors œuvre si la densité d'occupation est inférieure à un emploi par 25m<sup>2</sup>.</p> <p>A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnes, s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires. En cas d'impossibilité architecturale ou technique de pouvoir aménager le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain, le constructeur peut être autorisé à réaliser les places manquantes sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du lieu de la construction.</p> <p>Le constructeur peut être dérogé de l'obligation de réaliser les places de stationnement que sa construction nécessite en contrepartie du versement de la participation prévue à l'article L 421-3 du code de l'urbanisme.</p>
<p><b>Article 12 :</b> Obligation de réaliser des aires de stationnement</p>		<p>Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.</p> <p>Ainsi, il devra être prévu :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Construction à usage d'habitation : une place et demi par logement.</li> <li>2- Autres constructions : une place de stationnement par 25m<sup>2</sup> de la surface hors œuvre brute de la construction.</li> </ol> <p>Toutefois, le nombre d'emplacements pour le stationnement des véhicules peut être réduit sans être inférieur à une place par 200m<sup>2</sup> de surface hors œuvre si la densité d'occupation est inférieure à un emploi par 25m<sup>2</sup>.</p> <p>A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnes, s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires.</p>



Réglements actuels		Règlement commun	
Article	Athies-sous-Laon	Chambry	Laon
Article 13 : Obligation de réaliser des espaces verts	Les espaces libres intérieurs et notamment les marges de recul doivent être aménagés en espaces verts dont la superficie ne doit pas être inférieure à 5% de la surface totale de la parcelle. En particulier, la marge de reculement par rapport à la RN2 devra être plantée et faire l'objet d'aménagements paysagers.  Les espaces verts doivent comporter, au minimum, un arbre de moyenne tige pour 100m <sup>2</sup> d'espace libre.  Les parcs de stationnement, qu'ils soient publics ou privés doivent comporter des plantations à raison d'un arbre pour deux places dès lors que leur superficie excède 250m <sup>2</sup> .  En outre, lorsque leur surface excède 2 000 m <sup>2</sup> , ils sont divisés par des rangées d'arbres ou des haies vives afin de tout à la fois améliorer l'aspect et d'en réduire les nuisances.	Les espaces libres intérieurs indépendamment des aires de stationnement doivent être aménagés en espaces verts dont la superficie ne peut être inférieure à 5% de la surface totale de la parcelle.  Les espaces verts doivent comporter au moins un arbre de moyenne tige pour 100m <sup>2</sup> de terrain.  Les aires de stationnement, qu'elles soient publiques ou privées doivent être plantées à raison d'un arbre pour deux places.  Enfin, il est imposé la création de rideaux d'arbres à hautes tiges dans les espaces libres intérieurs, en ce qui concerne les industries qui, d'une part, en raison de leur volume ou de leur aspect ne peuvent s'intégrer dans le paysage environnant et qui, d'autre part, par leur bruit, leur odeur, leurs émanations, sont de nature à nuire au voisinage. Leur épaisseur est fonction de leurs caractéristiques.  Les espaces boisés à créer lors de l'aménagement de la zone portés au plan en hachures quadrillées doivent être traités en coupure verte plantée d'au moins 6 arbres à haute tige par 100m <sup>2</sup> .	Obligation de réaliser des espaces verts : dans la zone longeant la RN 2 repérée sous la légende « Plantations à réaliser » un aménagement paysager composé de plantations devra réalisé à 30 m de l'axe de la RN 2 sur une bande de 50 m de large.  Dans les autres cas : <ul style="list-style-type: none"> <li>La surface des espaces verts plantés ne pourra être inférieure à 10% de la surface totale de la parcelle.</li> <li>Il sera planté un arbre à haute tige pour 100m<sup>2</sup> de terrain non construit en particulier la marge de reculement.</li> <li>Les parkings devront être plantés à raison d'un arbre pour deux places de stationnement. En outre, lorsqu'ils sont supérieurs à 1 000 m<sup>2</sup>, ils devront comporter des écrans boisés et lorsqu'ils dépassent 2 000 m<sup>2</sup> ils seront divisés par des rangées d'arbres et des haies vives.</li> <li>Il pourra être imposé la création de rideaux d'arbres à haute tige en cas de nuisances ou pour masquer les dépôts.</li> <li>Les voies structurantes de la zone devront faire l'objet de plantations d'alignement.</li> </ul>
Article 14 : Fixation du Coefficient d'Occupation du Sol (COS)	Néant	Néant	Sans objet
Article 15 : Possibilité de dépassement de COS	Néant	Néant	Sans objet

