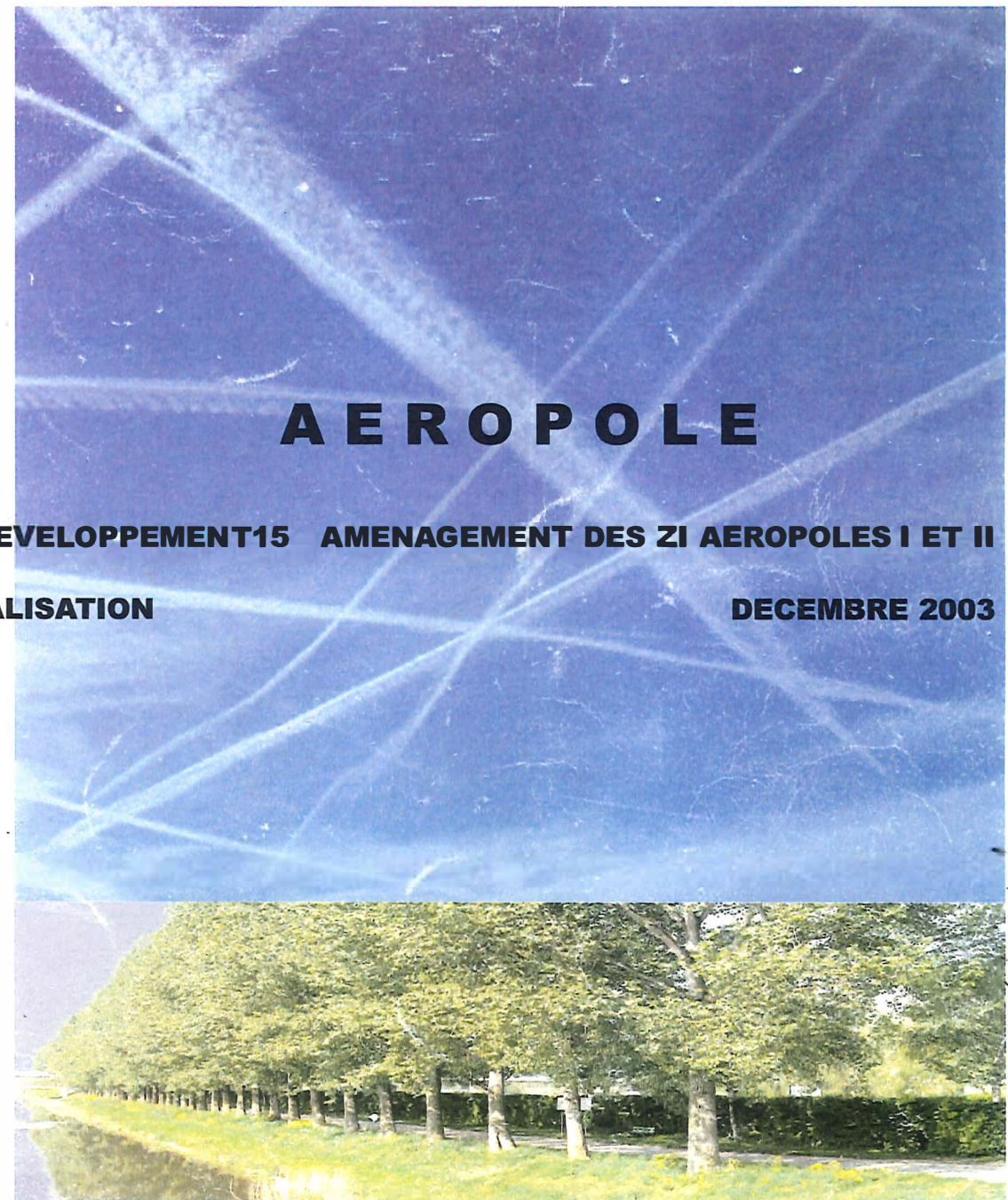


41/2001 Epp - N. 11



AEROPOLE

COMMUNE DE PAYERNE LA BROYE POLE DE DEVELOPPEMENT15 AMENAGEMENT DES ZI AEROPOLLES I ET II
GUIDE D'ORGANISATION SPATIALE ET DE REALISATION **DECEMBRE 2003**

AERO-POOL
 POOL D'INGENIEURS POUR LES AMENAGEMENTS DES ZI
 AEROPOLLES I et II A PAYERNE - S D INGENIERIE LAUSANNE SA -
 KUNG & ASSOCIES SA - CRISNEL & FAVEZ ET ASSOCIES SA -
 SABERT SA

AUTEURS DU GUIDE : ARCHITECTES URBANISTES EPFL SIA FAS
THIBAUD-ZINGG PECHERS 7 1400 YVERDON-LES-BAINS

Sommaire

Introduction	4
Situation générale	5
Objectifs du guide	7
AEROPOLE _secteur I_	9
_image du site et _domaine de l'étude	
A - ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE	
A1 LOTS PARCELLAIRES ET AFFECTATIONS	13
A2 DIVISIONS PARCELLAIRES ET LIMITE DES CONSTRUCTIONS	15
A3 DEVELOPPEMENT PAR ETAPES	17
B - CIRCULATIONS ET ACCESSIBILITE	
B1 DISTRIBUTIONS ET ACCES	19
B2 COUPE DE PRINCIPE	21
C - ELEMENTS PAYSAGERS	
C1 VALEURS DE VEGETALISATION	23
D - EQUIPEMENTS ET ASPECTS TECHNIQUES	
D1 RESEAUX ET FLUIDES	25
D2 GABARITS ET PRINCIPES DE REGLAGES DES FONDS	27
AEROPOLE _secteur II_	29
_image du site et _domaine de l'étude	
A ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE	
A1 LOTS PARCELLAIRES ET AFFECTATIONS	33
A2 DIVISIONS PARCELLAIRES ET LIMITE DES CONSTRUCTIONS	35
A3 DEVELOPPEMENT PAR ETAPES	37
A4 CONSTITUTION D'UN FRONT BATI	39
A5 ORGANISATION ET QUALIFICATION DES VIDES	
B CIRCULATIONS ET ACCESSIBILITE	
B1 DISTRIBUTIONS ET ACCES	43
B2 COUPES DE PRINCIPE	45
C ELEMENTS PAYSAGERS	
C1 VALEURS DE VEGETALISATION	47
D VALORISATION ECONOMIQUE (PARCELLES)	
D1 MISE EN VALEUR PARCELLAIRE PAR L' "EFFET VITRINE"	49
D2 VALORISATION DU TERRAIN SELON SITUATION SUR SITE	51
E DOMAINE BÂTI	
E1 ILLUSTRATION D'IMPLANTATION DU BÂTI (ECHELLE : DE PETITS A GRANDS VOLUMES).....	53
F EQUIPEMENTS ET ASPECTS TECHNIQUES	
F1 RESEAUX ET FLUIDES	55
F2 GABARITS ET PRINCIPES DE REGLAGES DES FONDS	57
Conclusion.....	59

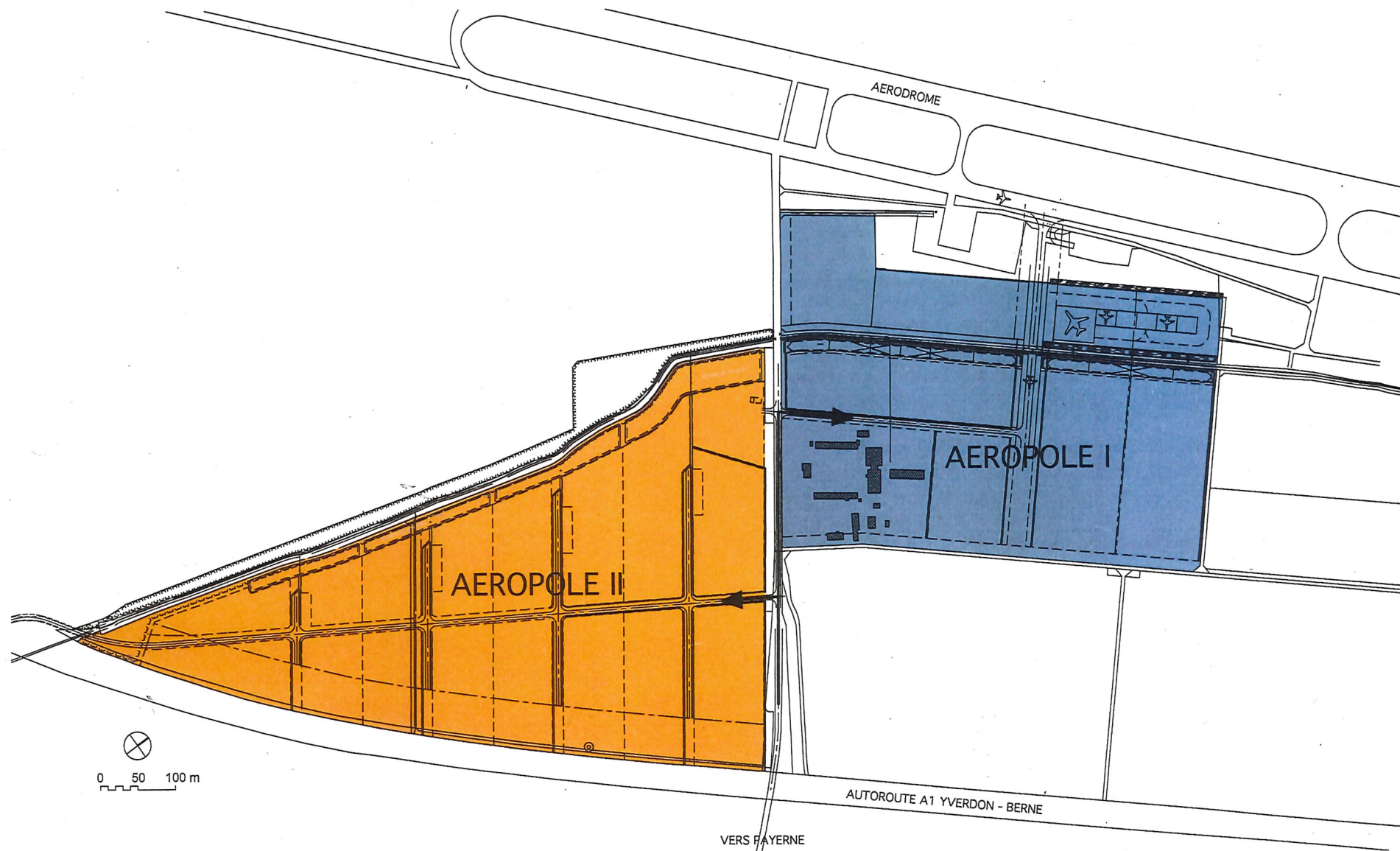
Introduction

Le Plan partiel d'affectation AEROPOLE _secteurs I et II_ au lieu-dit Les Avanturies sur la Commune de Payerne est la base légale de l'aménagement urbain et paysager du pôle de développement n°15, dont l'objectif de développement est d'offrir un pôle de compétence de la technologie appliquée prioritairement à l'aéronautique.

Les données juridiques, analytiques et conceptuelles inscrites dans le PPA sont applicables dans le périmètre qui fixe son étendue.

Le passage du PPA au permis de construire doit être notablement simplifié (raccourcis administratifs : règlement clair et cadre d'appréciation bien défini permettant d'agir rapidement). C'est pourquoi dans le souci conjugué d'une application aisée, ainsi que d'une garantie de qualité, il convient de compléter les éléments du PPA par des conditions complémentaires.

C'est pourquoi AEROPOLE _secteurs I et II_ s'est muni du présent ***guide d'organisation spatiale et de réalisation*** qui prolonge la réflexion ayant conduit à la conception du PPA et qui fixe les recommandations essentielles en matière d'aménagement et d'implantation sur le site. Il sert en quelque sorte de "mode d'emploi" d'AEROPOLE dans le processus de la mise au point des projets en vue de leur réalisation.



SITUATION GENERALE

Objectifs du guide

MISE EN VALEUR TERRITORIALE : cet objectif est défini par la volonté de maîtriser la réalisation du site d' AEROPOLE _secteurs I et II_ tout au long des étapes de proejttation et d'investissement, cela étant établi sur la base de principes et de critères de développement soulignant la qualité, une spécificité propre (l'aéronautique) et l'excellence du site.

Par une prise en charge des notions fondamentales urbanistiques et paysagères que comporte l'aménagement de la portion de territoire de l' AEROPOLE de Payerne, le but du *guide d'organisation spatiale et de réalisation* est d'appréhender le site général avec l'objectif de générer sa mise en valeur. Cette mise en valeur se fait par l'anticipation et la maîtrise des modalités de son développement en réduisant de ce fait le risque d'une dépréciation de l'offre économique à laquelle conduirait indubitablement des situations subies ou non dominées.

CONJUGUAISON DE L'INTERET PRIVE ET L'INTERET PUBLIC : l'utilisation du *guide d'organisation spatiale et de réalisation* vise un processus d'accompagnement des différents intervenants en renforçant la maîtrise des complexités liées aux aspects spatiaux et urbanistiques. Il doit servir comme aide à la décision et outil de gestion aux organes d'exécution et permet :

- d'apprécier les diverses possibilités de localisation et d'organisation des constructions
- d'accompagner utilisateurs et constructeurs, en leur apportant des réponses claires et déterminées quant à l'insertion de leur projet dans le site
- d'assurer une plus grande rapidité des mises en œuvre du développement
- de garantir les objectifs de recherche de qualité qui doivent prévaloir à la démarche du développement de ce site
- de dégager une identité valorisée de cette portion de territoire.

Le guide ne doit en aucun cas être lu comme un frein à la promotion du site, mais bien comme une contribution de chaque intervenant (du concepteur à l'utilisateur en passant par l'organe de décision) à l'effort qui sert le résultat final.

L'engagement de chaque partenaire, conscient du but commun auquel il adhère et des modalités pour y arriver, confère une dynamique de participation importante au processus de développement. Il vise le but de promotion qualitative, propre à garantir l'image du site, et avec elle, l'image de chaque entreprise engagée.

AEROPOLE secteur I

_image du site

Situé à l'est de la route de Morens, le territoire définissant AEROPOLE _secteur I_ se cale entre l'aérodrome de Payerne et le cadre d'une allée verte à haute futaie inscrite parallèlement à l'autoroute à la hauteur de "Belle Ferme".

A l'intérieur de ce périmètre dont les caractéristiques essentielles sont de dégager de grandes spatialités horizontales libres, les spécificités des programmes d'affectations susceptibles d'être accueillis en ce lieu doivent bénéficier d'une souplesse d'appropriation et de constructibilité importante. Pour rappel, il s'agit d'activités qui nécessitent, outre le dégagement de grandes aires destinées à la maniabilité ou au parcage d'avions et d'hélicoptères, un accès direct à la piste de l'aérodrome.

_domaine de l'étude

La présente étude spatiale d'occupation du territoire est analysée sous les différents aspects suivants :

A - ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE

- A1 LOTS PARCELLAIRES ET AFFECTATIONS
- A2 DIVISIONS PARCELLAIRES ET LIMITE DES CONSTRUCTIONS
- A3 DEVELOPPEMENT PAR ETAPES

B - CIRCULATIONS ET ACCESSIBILITE

- B1 DISTRIBUTIONS ET ACCES
- B2 COUPE DE PRINCIPE

C - ELEMENTS PAYSAGERS

- C1 VALEURS DE VEGETALISATION

D - EQUIPEMENTS ET ASPECTS TECHNIQUES

- D1 RESEAUX ET FLUIDES
- D2 GABARITS ET PRINCIPES DE REGLAGES DES FONDS

L'analyse des ces multiples aspects génèrent la mise en forme des 8 schémas et coupe de principe de développement ci-après, ainsi que les commentaires explicatifs qui leur sont liés.

Schémas et commentaires intègrent les éléments du PPA et du "rapport descriptif" sans être toutefois exhaustifs. Le plan partiel d'affectation et son règlement (novembre 1999), ainsi que le "rapport descriptif" (1er mars 2001) doivent venir compléter l'analyse pour prétendre à l'exhaustivité.

Importants aspects complémentaires :

Le guide doit s'enrichir de certains compléments d'études de projet et de détails, définis en tant que MESURES COMPLEMENTAIRES au ***guide d'organisation spatiale et de réalisation***. Les éléments composant cette étude connotant et influant très fortement l'image du site, elle s'avère être indispensable comme phase de réflexion et de mise au point. Elle peut cependant être quelque peu différée dans le temps par rapport à celle que nécessite l'application du guide, car elle met en évidence des étapes de développement faisant appel à des phases plus avancées et détaillées du projet.

Ces MESURES COMPLEMENTAIRES portent sur l'étude de compléments de développement de mesures urbanistiques particulières. Elles doivent régler entre autres tous les aspects du domaine architectural (traitement des toitures en tant que 5ème façade du domaine bâti, les gabarits, l'orientation des faîtes, l'esthétique du bâti, etc.) de même que ceux du domaine de l'aménagement urbain et des équipements complémentaires (harmonisation de la nature des sols, des équipements annexes tels que mobilier urbain, éclairage, signalétique, clôture éventuelle des parcelles, etc.).

- Identification de lots parcellaires de l'ordre de 15'300 m² à 54'400 m² selon une structure de distribution comportant un axe principal d'acheminement aboutissant perpendiculairement au taxiway principal, donnant accès à la piste de l'aérodrome et distribuant indifféremment aires de tarmac et aires d'implantation des constructions attenantes.

A noter qu'à l'angle nord-ouest un 2ème accès éventuel direct à la piste de l'aérodrome doit faire l'objet d'une réservation sous forme de servitude.

> Rappel des affectations de la zone:

Zone d'activités "Aéropôle I"	Activités industrielles, artisanales ou de services nécessitant un accès direct à la piste de l'aérodrome
Zone de la "Belle Ferme"	Activités existantes, activités nouvelles liées à l'exploitation existante ou se définissant comme la zone d'activités "Aéropôle I"

> Rappel de la valeur des courbes isophones:

La valeur limite d'immission (VLI) est dépassée (70 dBA) sur la quasi totalité du périmètre d'AEROPÔLE_secetur I_ => obligation d'une affectation liée aux installations aéronautiques. (cf. aussi _rapport de conformité selon art. 26 OAT).

Note importante : les valeurs de surfaces sont indicatives. Seules feront foi les valeurs topographiques mesurées in situ par le géomètre.

- PERIMETRE PPA
- LOT PARCELLAIRE
- ZONE D'ACTIVITES " AEROPOLE I "
- ZONE DE LA " BELLE FERME "
- COURBE ISOPHONE AERODROME



- Les lots parcellaires sont constitués de grandes entités appréhendables d'un seul tenant.

Il subsiste une variable dans le lot parcellaire en bordure de la desserte principale : ce lot parcellaire est proposé subdivisé en 4, moyennant des modules variant de l'ordre de 5'000 à 8'500 m². D'autres branches d'accès peuvent être mises en place.

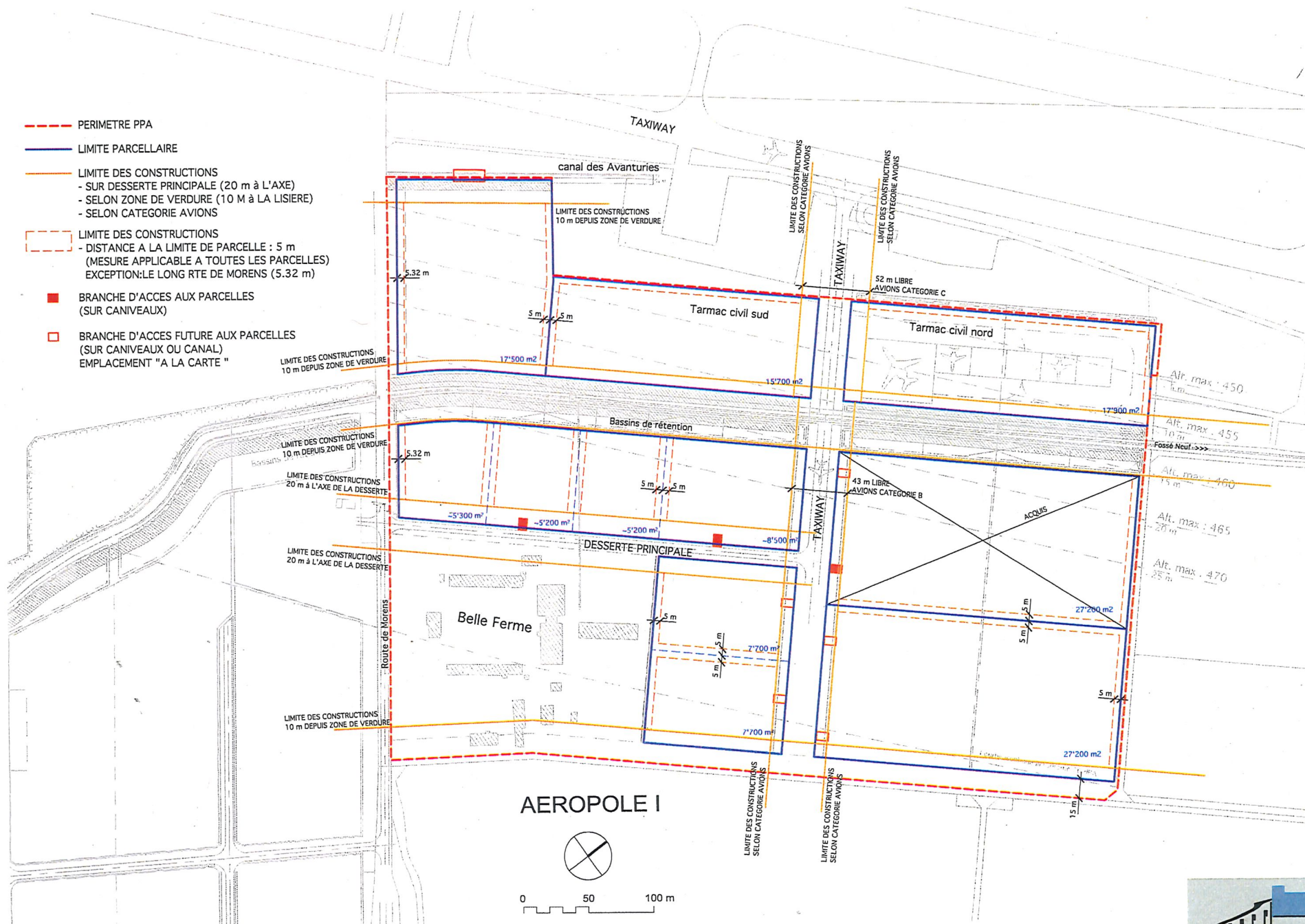
Les limites de construction de ce lot parcellaire sont de 3 ordres : celui indiquant la distance d'éloignement des constructions par rapport à l'axe des voies routières (desserte principale), celui indiquant la distance d'éloignement par rapport au voisinage de parcelles et celui indiquant la limite des constructions par rapport à la zone de verdure le long du Fossé Neuf.

A noter que, dans ce lot parcellaire et de manière autonome, seule la parcelle attenante au taxiway est accessible en direct aux avions.

Si l'on admet que la desserte principale d'AEROPOLE_secetur I_ est assimilable à un poste de stationnement pour avions (à l'identique d'une halle d'entretien), il est envisageable de rendre les autres parcelles également accessibles aux avions de catégorie B. Empruntant la desserte principale, l'avion sera alors tracté sur la distance qui le sépare du taxiway de sa localisation sur la parcelle.

Les limites des autres lots parcellaires sont aussi de 3 ordres : celui indiquant la distance d'éloignement par rapport au voisinage des autres parcelles, celui par rapport au couloir d'accès "avions" du taxiway (cat. B : 43 m, cat. C : 52 m) et celui indiquant la limite des constructions par rapport à la zone de verdure le long du Fossé Neuf, du Canal des Avanturies et de la bande-écran SE.

Note importante : les valeurs de surfaces sont indicatives. Seules feront foi les valeurs topographiques mesurées in situ par le géomètre.



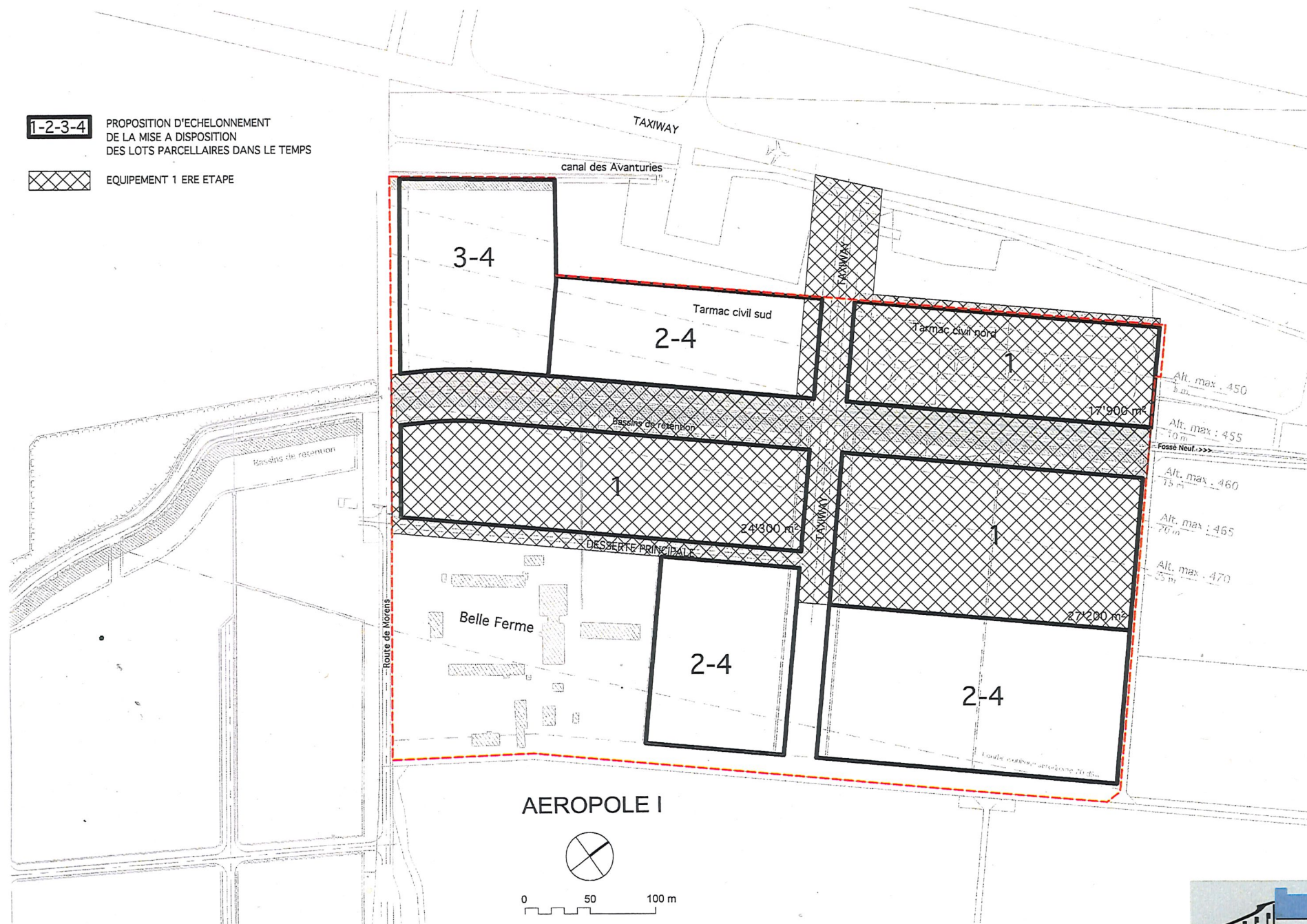
- Le principe de ce schéma propose la manière d'entrevoir le découpage du territoire, les phases proposées de développement des lots parcellaires dans le temps, ainsi que l'équipement de la 1^{ère} étape réalisée au 31 août 2003.

1-2-3-4

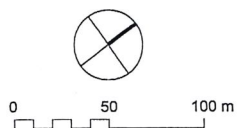
PROPOSITION D'ECHELONNEMENT
DE LA MISE A DISPOSITION
DES LOTS PARCELLAIRES DANS LE TEMPS



EQUIPEMENT 1 ERE ETAPE



AEROPOLE I



A3 DEVELOPPEMENT PAR ETAPES

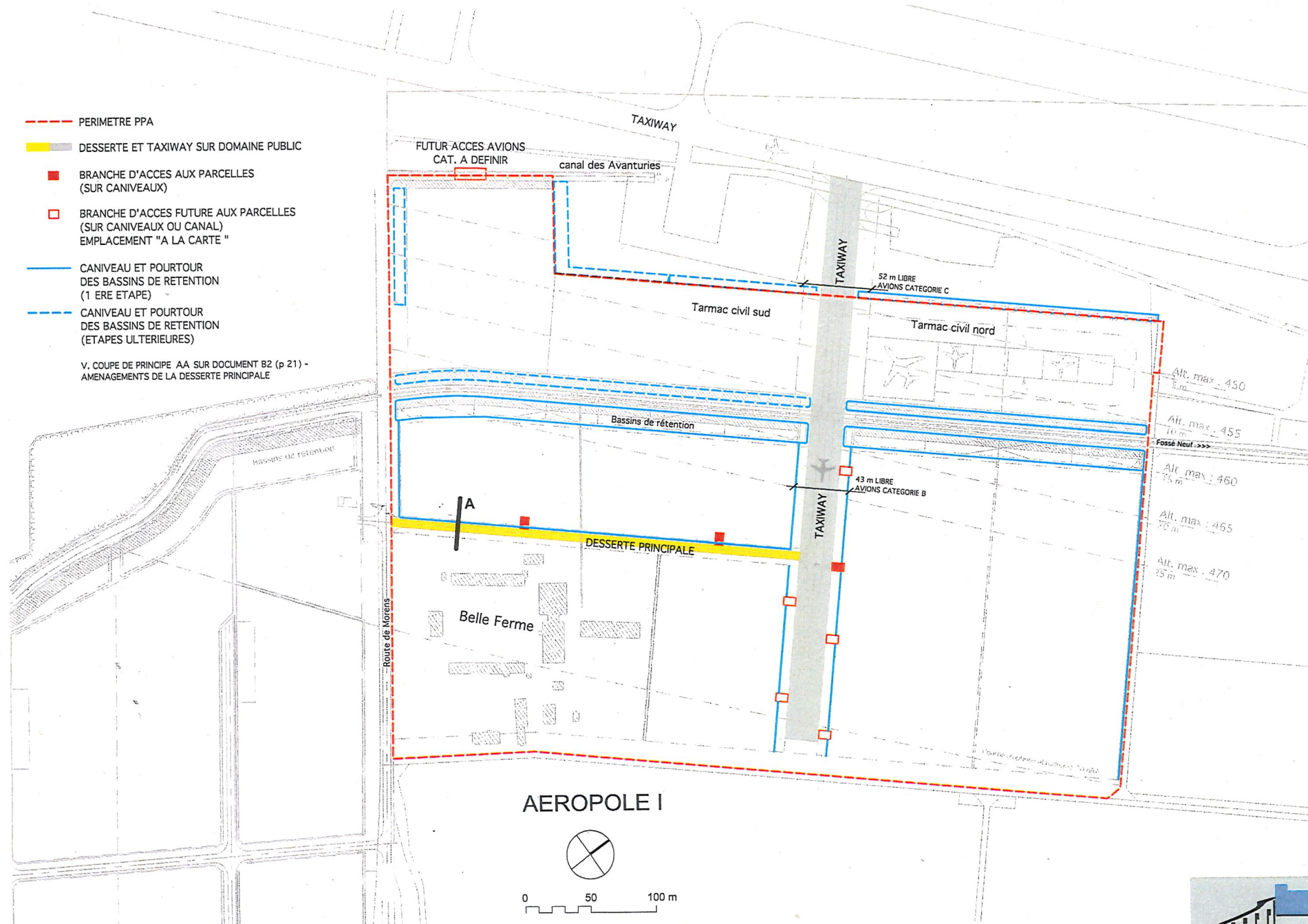


■ La distribution de cette portion de territoire se définit selon :

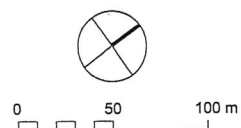
- > en jaune : un axe principal d'acheminement (domaine public) distribuant les 1ères parcelles et menant au taxiway
- > en gris : le taxiway (domaine public) prenant en charge les distributions "avions, véhicules, piétons" confondues, moyennant la mise en place de règles de circulations et de cohabitations internes.
- > en rouge : les branches d'accès aux parcelles = pontons enjambant les caniveaux. Il s'agit d'un équipement public cédé progressivement au domaine privé. De plus, les pontons peuvent être dissociables des infrastructures (v. graphique D1 RESEAUX ET FLUIDES)

- PERIMETRE PPA
- DESSERTE ET TAXIWAY SUR DOMAINE PUBLIC
- BRANCHE D'ACCES AUX PARCELLES (SUR CANIVEAUX)
- BRANCHE D'ACCES FUTURE AUX PARCELLES (SUR CANIVEAUX OU CANAL) EMPLACEMENT "A LA CARTE"
- CANIVEAU ET POURTOUR DES BASSINS DE RETENTION (1 ERE ETAPE)
- CANIVEAU ET POURTOUR DES BASSINS DE RETENTION (ETAPES ULTERIEURES)

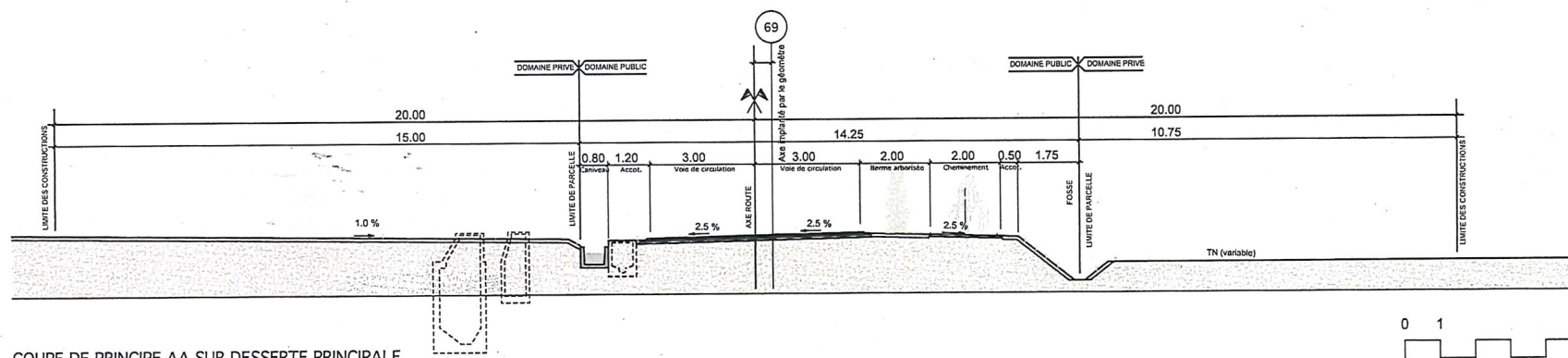
V. COUPE DE PRINCIPE AA SUR DOCUMENT B2 (p 21) - AMENAGEMENTS DE LA DESSERTE PRINCIPALE



AEROPOLE I



■ Ci-contre, la coupe de principe sur la voirie de desserte principale.



COUPE DE PRINCIPE AA SUR DESSERTE PRINCIPALE



■ La structuration paysagère du site,

- > révélatrice d'une échelle spatiale appréhendable
- > comme aide au repérage et à l' "assimilation" des lieux
- > en tant qu'agrément général de zone et en particulier des parcours de distribution (piétons et véhicules),

offre 2 niveaux de lecture :

> à l'échelle complète du site :

ce territoire met en place un "plateau aménagé" de très grande dimension de forme presque carrée, résultante des affectations auquel il se destine.

Afin de l' identifier d'une seule vision et lui conférer une valeur unitaire, 2 allées uniques de hautes futaies sont développées, l'une à l'E, parallèle à l'autoroute, l'autre au S, déroulée le long de la Route de Morens, cette dernière allée étant censée en outre faire la liaison formelle des géométries différentes entre les 2 Aéroports. Le site est ainsi calé dans son contexte, l'allée parallèle à l'autoroute filtrant l'approche, l'allée bordant la route de Morens guidant l'approche.

> à l'échelle intérieure du site :

un aménagement d'espaces verts à structure basse soulignant la desserte principale, ainsi que les canaux existants.

A CREER :

00000000

SUR DOMAINE PUBLIC

2

SUR DOMAINE PUBLIC



POURTOUT DES BASSINS
DE RETENTION + CANIVEAU

----- PERIMETRE PPA



0 50 100 m

- Les points d'équipements des réseaux et des fluides sont localisés de part et d'autre des petits ponts enjambant les caniveaux, soit à l'entrée des parcelles.

-
- INFRASTRUCTURES EN ATTENTE (RESEAUX ET FLUIDES SOUTERRAINS) REGLEES EN FONCTION DES BRANCHES D'ACCES
- BRANCHE D'ACCES AUX PARCELLES (SUR CANIVEAUX)
- BRANCHE D'ACCES FUTURE AUX PARCELLES (SUR CANIVEAUX OU CANAL) EMPLACEMENT A LA CARTE
- FUTUR ACCES AVIONS CAT. A DEFINIR
- canal des Avanturies
- TAXIWAY
- Tarmac civil sud
- Tarmac civil nord
- Bassins de rétention
- DESSERTE PRINCIPALE
- Belle Ferme
- Route de Mérens
- 52 m LIBRE AVIONS CATEGORIE C
- 43 m LIBRE AVIONS CATEGORIE B
- Alt. max : 450
- Alt. max : 455
- Fosse Neuf >>>
- Alt. max : 460
- Alt. max : 465
- Alt. max : 470
- AEROPOLE I
- 0 50 100 m

- Les fonds permettant l'optimisation de l'évacuation des eaux de surfaces vers les caniveaux à ciel ouvert sont confectionnés en grandes plaques à pente orientée dont les altitudes sont variables.

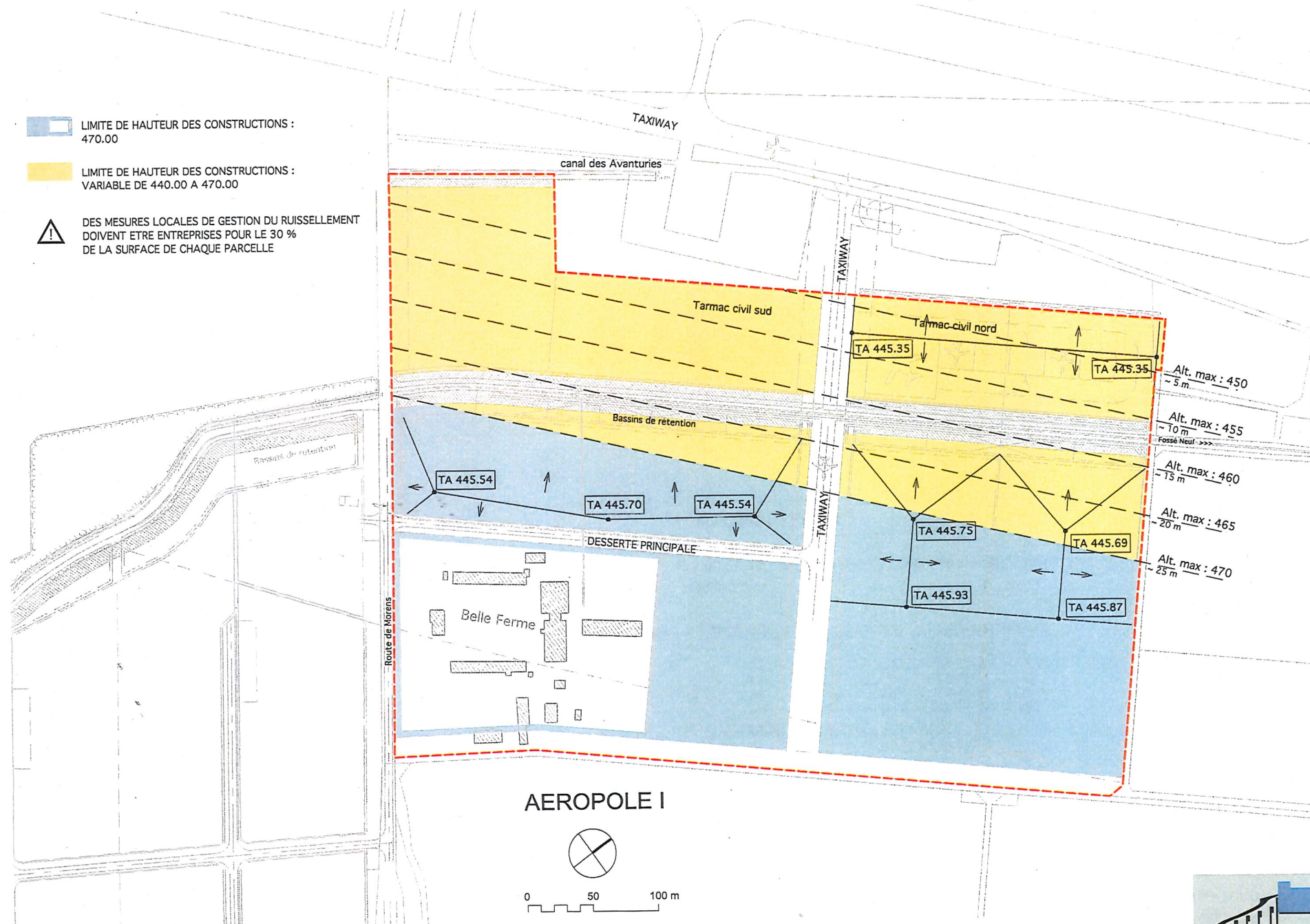
Note importante : afin de limiter l'emprise des infrastructures communes, les parcelles devront l'objet de mesures locales de gestion du ruissellement (p.ex. rétention sur toiture) pour le 30% de leur surface entreprises par les propriétaires.

 LIMITE DE HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS :
470.00

 LIMITE DE HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS :
VARIABLE DE 440.00 A 470.00



DES MESURES LOCALES DE GESTION DU RUISSELLEMENT
DOIVENT ETRE ENTREPRISES POUR LE 30 %
DE LA SURFACE DE CHAQUE PARCELLE



AEROPOLE secteur II

_image du site

Appuyée en arrière fond sur le cordon boisé du Fossé Neuf et rythmée transversalement par les grandes allées vertes de hautes futaies, cette portion du territoire révèle des compartiments spatiaux destinés à accueillir le développement du domaine bâti industriel et artisanal du lieu. La perception du site ainsi créée s'effectue selon divers registres de lecture : principalement par les éléments paysagers, puis par le contexte bâti, enfin par la gestion technique (voiries et cheminements, réseaux d'évacuation d'eaux claires à l'air libre, qui sont une problématique importante du lieu donnant à cet élément d'ordre technique une connotation d'aménagement d'agrément).

Outre une perception cadrée, le découpage du territoire permet également d'organiser dans le temps les étapes de son développement.

Enfin, cette notion de "poche de développement" étayée par quelques règles d'appropriation et d'organisation essentielles (cf. schémas ci-après) donne une compréhension simplifiée du site et de l'utilisation de ses aménagements basée sur des références claires et ordonnancées.

_ domaine de l'étude

La présente étude spatiale d'occupation du territoire est analysée sous les différents aspects suivants :

A ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE

- A1 LOTS PARCELLAIRES ET AFFECTATIONS
- A2 DIVISIONS PARCELLAIRES ET LIMITE DES CONSTRUCTIONS
- A3 DEVELOPPEMENT PAR ETAPES
- A4 CONSTITUTION D'UN FRONT BATI
- A5 ORGANISATION ET QUALIFICATION DES VIDES

B CIRCULATIONS ET ACCESSIBILITE

- B1 DISTRIBUTIONS ET ACCES
- B2 COUPES DE PRINCIPE

C ELEMENTS PAYSAGERS

- C1 VALEURS DE VEGETALISATION

D VALORISATION ECONOMIQUE (PARCELLES)

- D1 MISE EN VALEUR PARCELLAIRE PAR L' "EFFET VITRINE"
- D2 VALORISATION DU TERRAIN SELON SITUATION SUR SITE

E DOMAINE BÂTI

- E1 ILLUSTRATION D'IMPLANTATION DU BÂTI (ECHELLE : DE PETITS A GRANDS VOLUMES)

F EQUIPEMENTS ET ASPECTS TECHNIQUES

F1	RESEAUX ET FLUIDES
F2	GABARITS ET PRINCIPES DE REGLAGES DES FONDS

L'analyse des ces multiples aspects génèrent la mise en forme des 13 schémas et coupes de principe de développement ci-après, ainsi que les commentaires explicatifs qui leur sont liés.

Schémas et commentaires intègrent les éléments du PPA et du "rapport descriptif" sans être toutefois exhaustifs. Le plan partiel d'affectation et son règlement (novembre 1999), ainsi que le "rapport descriptif" (1er mars 2001) doivent venir compléter l'analyse pour prétendre à l'exhaustivité.

Importants aspects complémentaires :

Le guide doit s'offrir de certains compléments d'études de projet et de détails, définis en tant que MESURES COMPLEMENTAIRES au **guide d'organisation spatiale et de réalisation**. Les éléments composant cette étude connotant et influant très fortement l'image du site, elle s'avère être indispensable comme phase de réflexion et de mise au point. Elle peut cependant être quelque peu différée dans le temps par rapport à celle que nécessite l'application du guide, car elle met en évidence des étapes de développement plus avancées du projet.

Ces MESURES COMPLEMENTAIRES portent sur l'étude de compléments de développement de mesures urbanistiques particulières. Elles doivent régler entre autres tous les aspects du domaine architectural (traitement des toitures en tant que 5ème façade du domaine bâti, l'esthétique, les gabarits, l'orientation des faîtes, etc.) de même que ceux du domaine de l'aménagement urbain et des équipements complémentaires (harmonisation de la nature des sols, des équipements annexes tels que mobilier urbain, éclairage, signalétique, clôture éventuelle des parcelles, etc.).

- Identification de lots parcellaires de l'ordre de 7'100 m² à 33'500 m² selon une structure de distribution comportant un axe principal d'acheminement auquel lui sont subordonnées les voiries secondaires d'accès organisées en peigne perpendiculaire.

> Rappel des affectations :

Zone d'activités A :	Locaux-à usage non sensible aux bruits de type entrepôts, garages,...
Zone d'activités B :	Entreprises industrielles, artisanales et de service liées au domaine de l'aérotechnique au sens large.
Zone d'activités C :	Entreprises industrielles, artisanales et de services liées au domaine de l'aérotechnique au sens large. A noter que pour cette zone, la "façade" côté autoroute A1 doit être conçue d'une manière particulièrement attractive et soignée.
Zone d'activités D :	Equipements de type « récréatifs » ou « d'intérêt collectif »

> Rappel de la valeur des courbes isophones :

Les 3/4 du périmètre d'AEROPOLE_secteur II_ présentent un dépassement de la VP DS IV (65 dBA de jour), soit la valeur de planification pour un degré de sensibilité 4.

Dans la partie où les VP sont dépassées, les activités se dérouleront principalement à l'intérieur du bâtiment. L'aménagement et la conception architecturale des constructions devront favoriser la protection phonique.

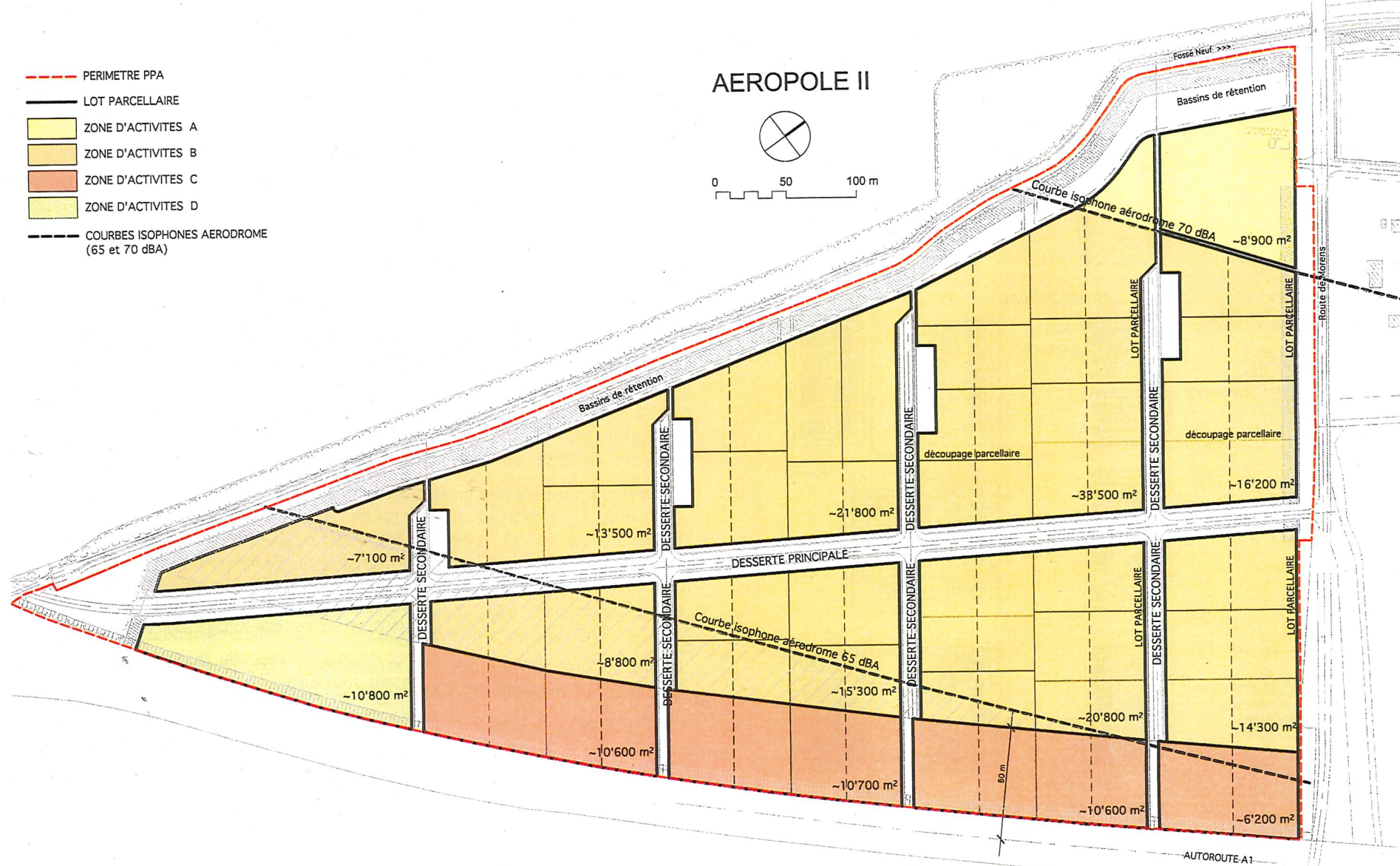
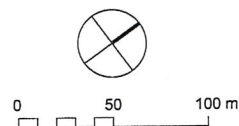
Dans la partie où les VLI (valeur limite d'immission) sont dépassées, seuls les locaux à usage non sensible au bruit sont autorisés.

(cf. aussi _rapport de conformité selon art. 26 OAT).

Note importante : les valeurs de surfaces sont indicatives. Seules feront foi les valeurs topographiques mesurées in situ par le géomètre.

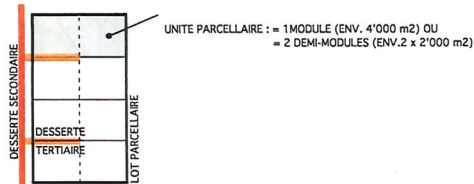
- PERIMETRE PPA
- LOT PARCELLAIRE
- ZONE D'ACTIVITES A
- ZONE D'ACTIVITES B
- ZONE D'ACTIVITES C
- ZONE D'ACTIVITES D
- - - COURBES ISOPHONES AERODROME (65 et 70 dBA)

AEROPOLE II



PRINCIPE DE DIVISION DE PARCELLES DANS UN LOT PARCELLAIRE

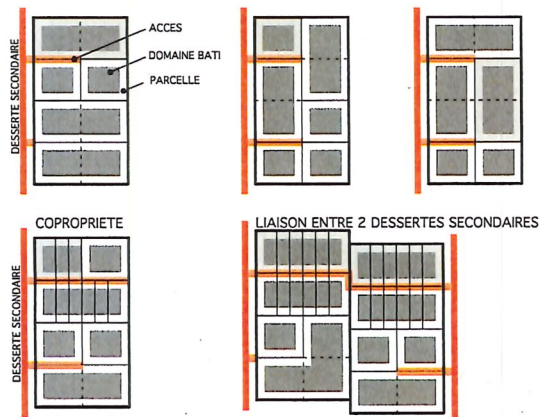
L'UNITÉ PARCELLAIRE
OU MODULE PARCELLAIRE



PRINCIPE D'OCCUPATION ET DE REGROUPEMENT PARCELLAIRE

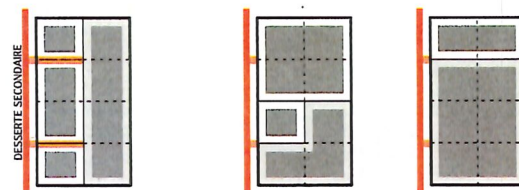
SUR LE MODULE OU 1/2 MODULE

OBLIGATION DE LIBERER
L'ESPACE DE LA VOIRIE
D'ACCES AFIN DE POUVOIR
EN TOUT TEMPS "DRAINER"
LES PARCELLES ARRIERES



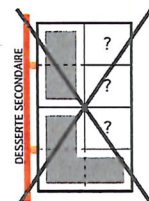
SUR PLUSIEURS MODULES

OBLIGATION DE LIBERER
L'ESPACE DE LA VOIRIE
D'ACCES AFIN DE POUVOIR
EN TOUT TEMPS "DRAINER"
LES PARCELLES ARRIERES



CONTRE-EXEMPLE

COUPES DU RESEAU
D'ACCES, LES PARCELLES
ARRIERES, MEME REGROUPEES,
N'ONT PLUS AUCUN MOYEN
RATIONNEL DE TROUVER
UNE ATTRACTIVITE
ECONOMIQUE



- Les lots parcellaires sont constitués de divisions parcellaires représentant chacune une surface moyenne de l'ordre de 4'000 m². Considéré comme l'unité de base de division de la zone, cette unité parcellaire "modulaire" pourrait être au besoin, subdivisée encore en 2, constituant un demi-module (~ 2'000 m²) et étant régi alors également par le report de règles de limites des constructions entre parcelles. A l'inverse, le module de base peut être cumulé et assemblé pour former des entités parcellaires de plus grande dimension.

> les **règles de regroupement** ou de division parcellaire et principe d'occupation (avec ou sans utilisation de la contiguïté) sont relatées par les schémas ci-contre.

Schéma de "copropriété" : la propriété individuelle ne peut induire une valeur plus petite que le demi-module. Toutefois, si la vente de plus petites unités étaient envisagées par l'acquéreur d'une parcelle, celui-ci pourrait la diviser selon les principes de la copropriété dans une morphologie de continuité, c.à.d. une copropriété d'ordre contigu. La voirie de desserte tertiaire devrait être prolongée en fonction du développement de cette configuration bâtie.

Schéma de "liaison entre 2 dessertes secondaires" : il peut être imaginé une opération de copropriété liant transversalement 2 dessertes secondaires.

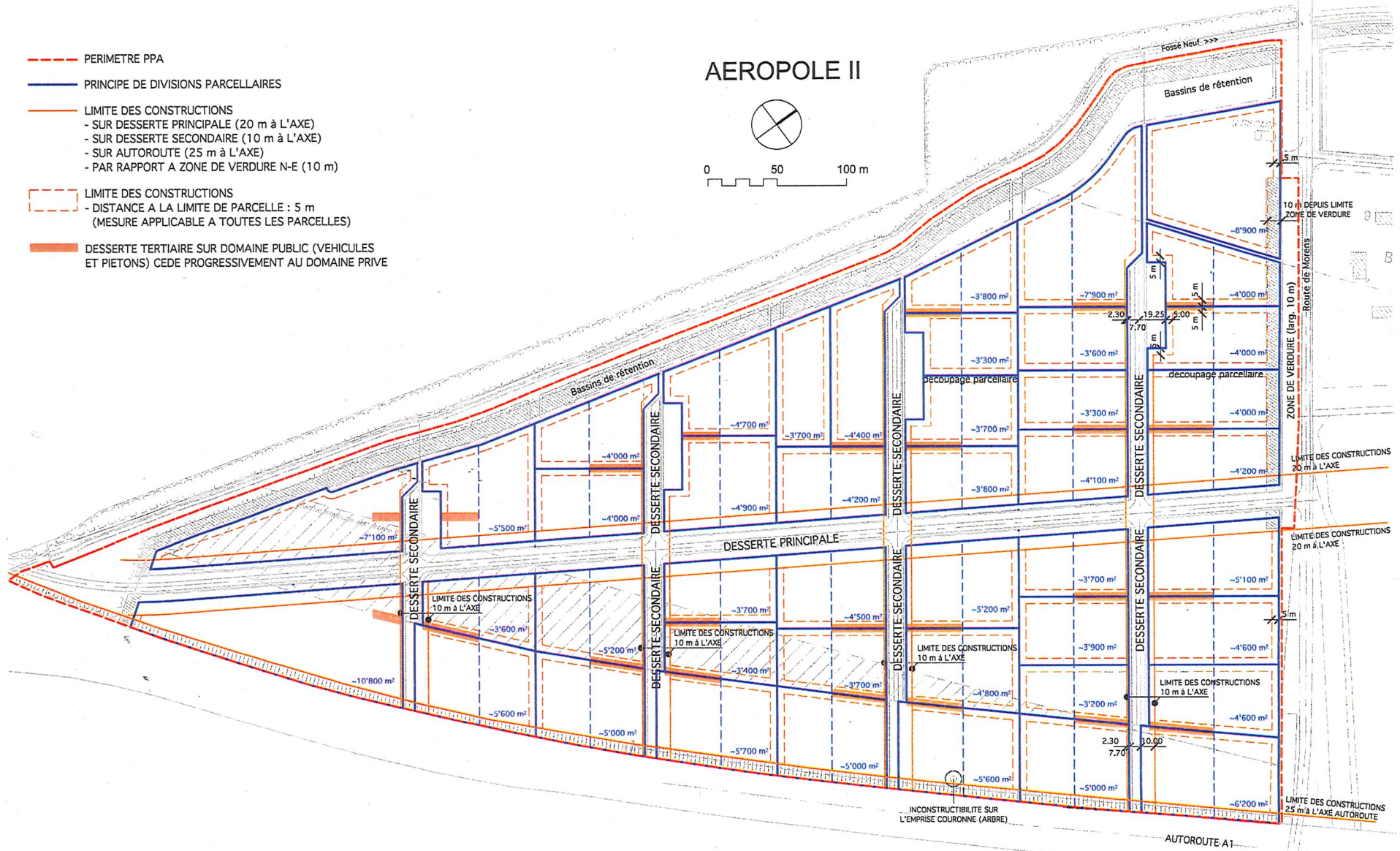
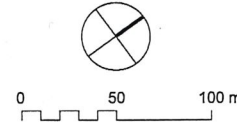
> les **limites de construction** sont de 3 ordres, celui indiquant la distance d'éloignement par rapport à l'axe des voies routières (autoroute, dessertes principales et secondaires), celui indiquant la distance d'éloignement par rapport au voisinage de parcelles, celui indiquant la distance d'éloignement par rapport à la zone de verdure le long de la route de Morens.

> l'**accès aux parcelles** est réglé uniquement par les branches d'accès des dessertes tertiaires proposées (v. document B1 - p. 43).

Note importante : les valeurs de surfaces sont indicatives. Seules feront foi les valeurs topographiques mesurées in situ par le géomètre

- PERIMETRE PPA
- PRINCIPE DE DIVISIONS PARCELLAIRES
- LIMITE DES CONSTRUCTIONS
 - SUR DESSERTE PRINCIPALE (20 m à L'AXE)
 - SUR DESSERTE SECONDAIRE (10 m à L'AXE)
 - SUR AUTOROUTE (25 m à L'AXE)
 - PAR RAPPORT A ZONE DE VERDURE N-E (10 m)
- - - LIMITE DES CONSTRUCTIONS
 - DISTANCE A LA LIMITE DE PARCELLE : 5 m
 - (MESURE APPLICABLE A TOUTES LES PARCELLES)
- DESSERTE TERTIAIRE SUR DOMAINE PUBLIC (VEHICULES ET PIETONS) CEDE PROGRESSIVEMENT AU DOMAINE PRIVE

AEROPOLE II



- Le principe de ce schéma propose une manière d'entrevoir le découpage du territoire et le morcellement des lots parcellaires dans le temps.

Les lots teintés en jaune représentent l'offre du site la plus importante en surface du site d'un seul tenant. Cette offre est à réserver sur le moyen et long terme à l'acquisition de terrains de grande dimension.

En règle générale, le remplissage du territoire, lot parcellaire après lot parcellaire, doit s'effectuer le plus rationnellement possible.

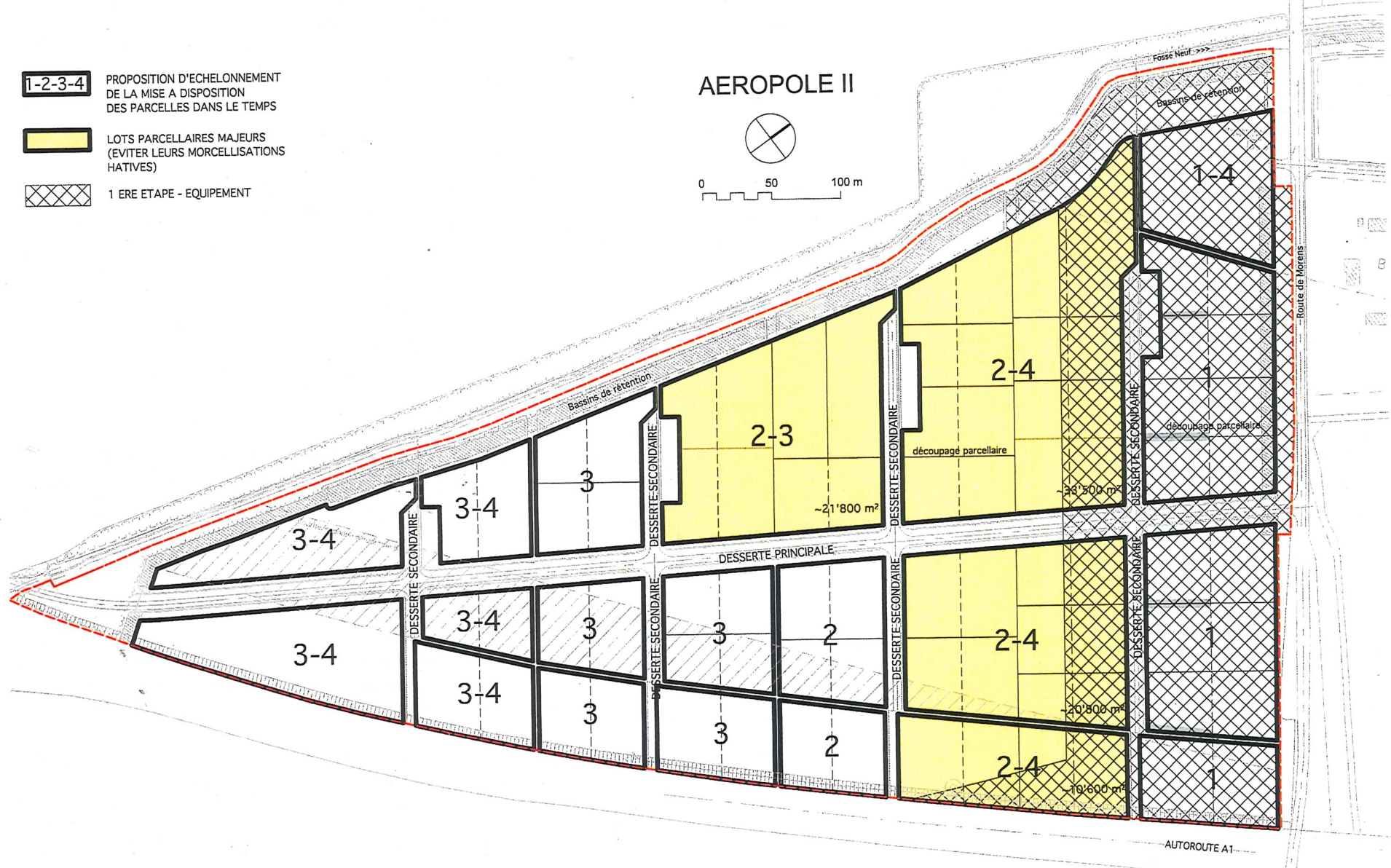
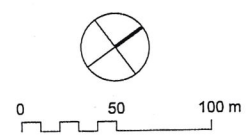
La formalisation du découpage du territoire (lots parcellaires) , ainsi que de leur morcellement est soutenue par un certain nombre de permanences typologiques nécessaires, mise en place par le projet d'urbanisation d'AEROPOLE. Elles fixent les éléments de composition fondamentaux du territoire d' AEROPOLE _secteur II_. Synthétiquement, il s'agit de :

- > l'organisation de la végétalisation : régulateur des allées vertes et des mails le long des dessertes secondaires définissant des poches d'appropriation spatiale
- > le système d'accessibilité à l'intérieur du territoire et sa hiérarchie (dessertes principale, secondaire, tertiaire)
- > les infrastructures issues de la gestion des eaux (caniveaux à ciel ouvert pour les E.C., réglage des principes de pente pour les fonds, gestion des E.U., ...)

Règles d'acquisition au-delà de la taille du morcellement des lots parcellaires proposés : si la demande d'acquisition dépasse l'offre des lots parcellaires du document ci-contre, la taille et le lay-out de l'entreprise du nouvel acquéreur ne pouvant s'accommoder du morcellement proposé, la référence du présent guide d'organisation spatiale et de réalisation n'est plus suffisante, puisque le principe même des permanences morphologiques d' AEROPOLE _secteur II_ est remis en question. Le groupe de suivi d' AEROPOLE, mis en place par la Commune (cf. chapitre "conclusion" du présent guide"), prend alors le relais du guide et devient le référent du processus de projet. Le projet se développe ainsi sur la base d'une concertation continue entre mandataires et groupe de suivi; ce dernier donnera le cadre de l'attitude architecturale à adopter la moins dommageable à l'image du site, celle aussi qui respecte et coordonne au mieux les contraintes essentielles du guide d'organisation et les besoins de l'acquéreur.

- 1-2-3-4** PROPOSITION D'ECHELONNEMENT DE LA MISE A DISPOSITION DES PARCELLES DANS LE TEMPS
-  LOTS PARCELLAIRES MAJEURS (EVITER LEURS MORCELLISATIONS HATIVES)
-  1 ERE ETAPE - EQUIPEMENT

AEROPOLE II



- La constitution d'un front bâti est une règle essentielle au repérage et au cadrage d'une voie d'acheminement, notion qualitative simple, urbanistiquement valorisante. Ainsi la règle qui régit les lots parcellaires demande l'attachement au moins d'une façade construite à la ligne du front bâti.

Conséquences spatiales :

- > les espaces extérieurs privés se retrouveront majoritairement contenus à l'intérieur des lots parcellaires et non à la vue de tous.
- > le bâti se retrouvera majoritairement rapproché de la limite du lot parcellaire identifiant clairement ainsi les accès (routes et dessertes), cadrant les perspectives d'accès principaux et mettant prioritairement en évidence l'aspect architectural du bâti.

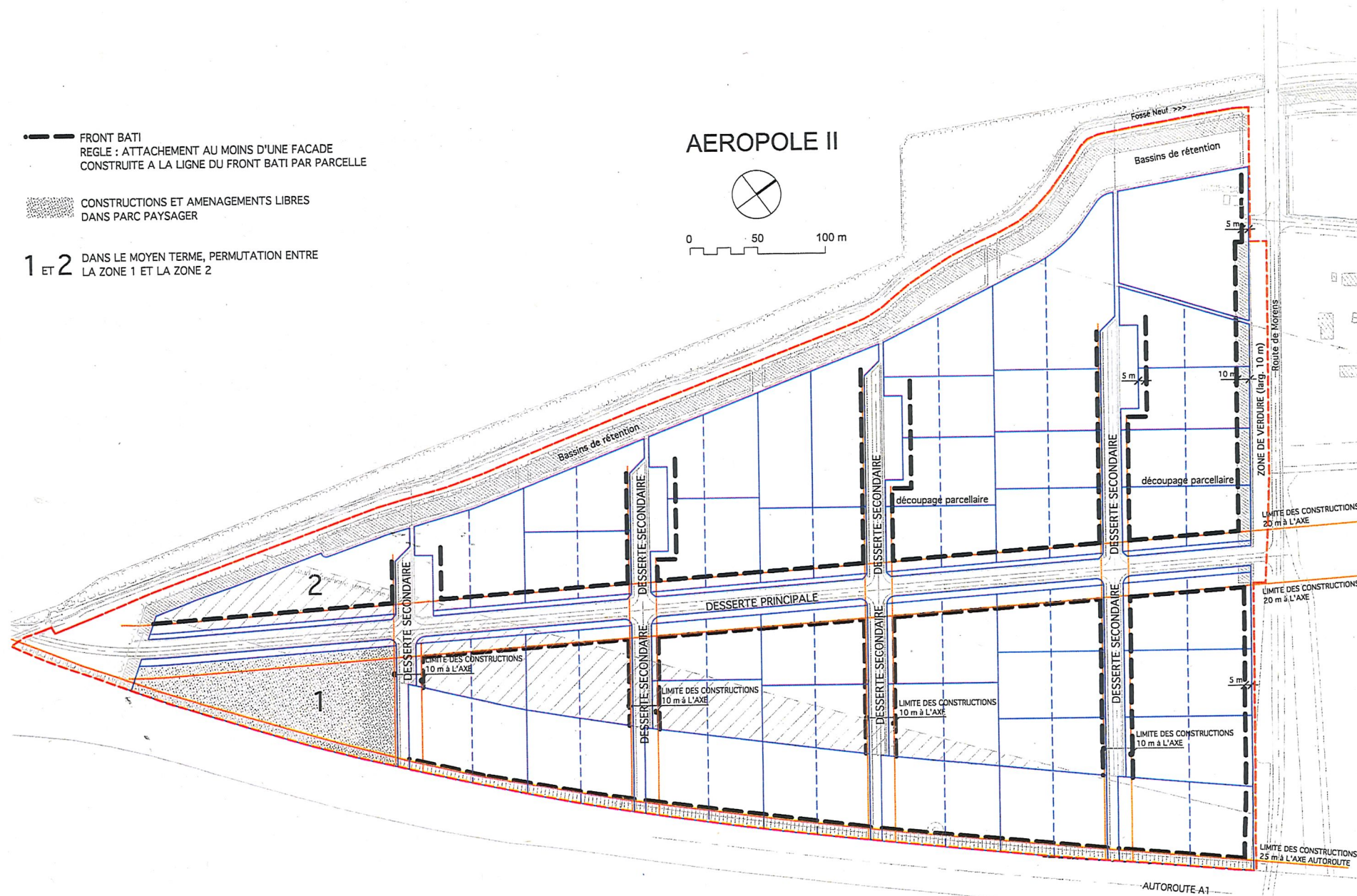
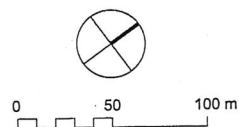
Remarque : la **localisation de la zone du "parc paysager"** devrait être remise en cause. Le développement et la maturation du présent guide a amené à reconsidérer cet aspect du PPA: cet espace vert doit être plus favorablement situé entre le Fossé Neuf et l'allée principale, en retrait des nuisances de l'autoroute et associé au cordon boisé du Fossé Neuf (permutation entre zone 1 et zone 2). La zone 2 passerait alors en régime de "zone des activités de type C" (cf. graphique A1 LOTS PARCELLAIRES ET AFFECTATIONS). L'unité d'un front bâti d' AEROPOLE _secteur II_ serait développé d'un bout à l'autre du contexte de l'autoroute.

— FRONT BATI
 REGLE : ATTACHEMENT AU MOINS D'UNE FACADE
 CONSTRUITE A LA LIGNE DU FRONT BATI PAR PARCELLE

CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENTS LIBRES
 DANS PARC PAYSAGER

1 ET 2 DANS LE MOYEN TERME, PERMUTATION ENTRE
 LA ZONE 1 ET LA ZONE 2

AERPOLE II



- Il s'agit d'aborder les recommandations liées à la gestion des vides d'AEROPOLE.

De manière générale, les aires extérieures sur parcelles privées situent :

- les espaces de circulations internes (véhicules)
- le parking de surfaces
- les entrées aux bâtiments
- les espaces d'agrément (prolongements extérieurs végétalisés ou non)
- les espaces de manutention
- les entrepôts et dépôts extérieurs

Elles pourront être plantées ou non. Si tel était le cas, la végétation sera principalement de basse à moyenne, seulement ponctuellement haute (arbre isolé).

Les aires extérieures se regroupent selon 2 qualifications :

> **une qualification à valeur standard**, sans contact avec l'espace public lié au réseau d'accès et de distribution. Ce type d'aire extérieure est développée de manière préférentielle à l'intérieur des parcelles et non en bordure de celles-ci.

> **une qualification à valeur ajoutée**, en contact avec l'espace public lié au réseau d'accès et de distribution (réseaux primaire, secondaire, autoroute, route de Morens). Ce type d'aire extérieure est développée en périphérie des parcelles, intégrant les espaces interstitiels entre bâti et voirie publique.

En tant que contribution privée à la démarche du développement visant des objectifs valorisant le site (clause intégrée dans contenu du PPA) et par là-même les sociétés implantées, il s'agit de gérer qualitativement les espaces vides périphériques exposés à la vue de tous en leur assignant des occupations et des aménagements compatibles aux objectifs visés.

Leur traitement fera l'objet d'une attention et d'un entretien particuliers intégrant des notions telles que : ordonnancement, végétalisation éventuelle basse à moyenne, acceptant aussi bien des affectations de lieux d'agrément, de parkings, de lieux d'exposition et de mise en valeur de produits ou autres pour autant qu'ils puissent répondre à des critères de traitement qualitatif (exceptions faites sur zones vertes développées le long de l'autoroute et partiellement le long de la route de Morens).

Ce type de gestion du vide permet de générer une image attractive des prolongements extérieurs en contact avec le public. L'appréhension visuelle générale du site et la déambulation à travers AEROPOLE doit être invitante et gratifiante.

Cette approche donne à voir en bordure des voiries publiques des espaces de travail ou d'accueil structurés agréablement. Les vides résiduels sont quant à eux contenus à l'intérieur des parcelles et du bâti, soustraits au maximum à la vue extérieure directe.

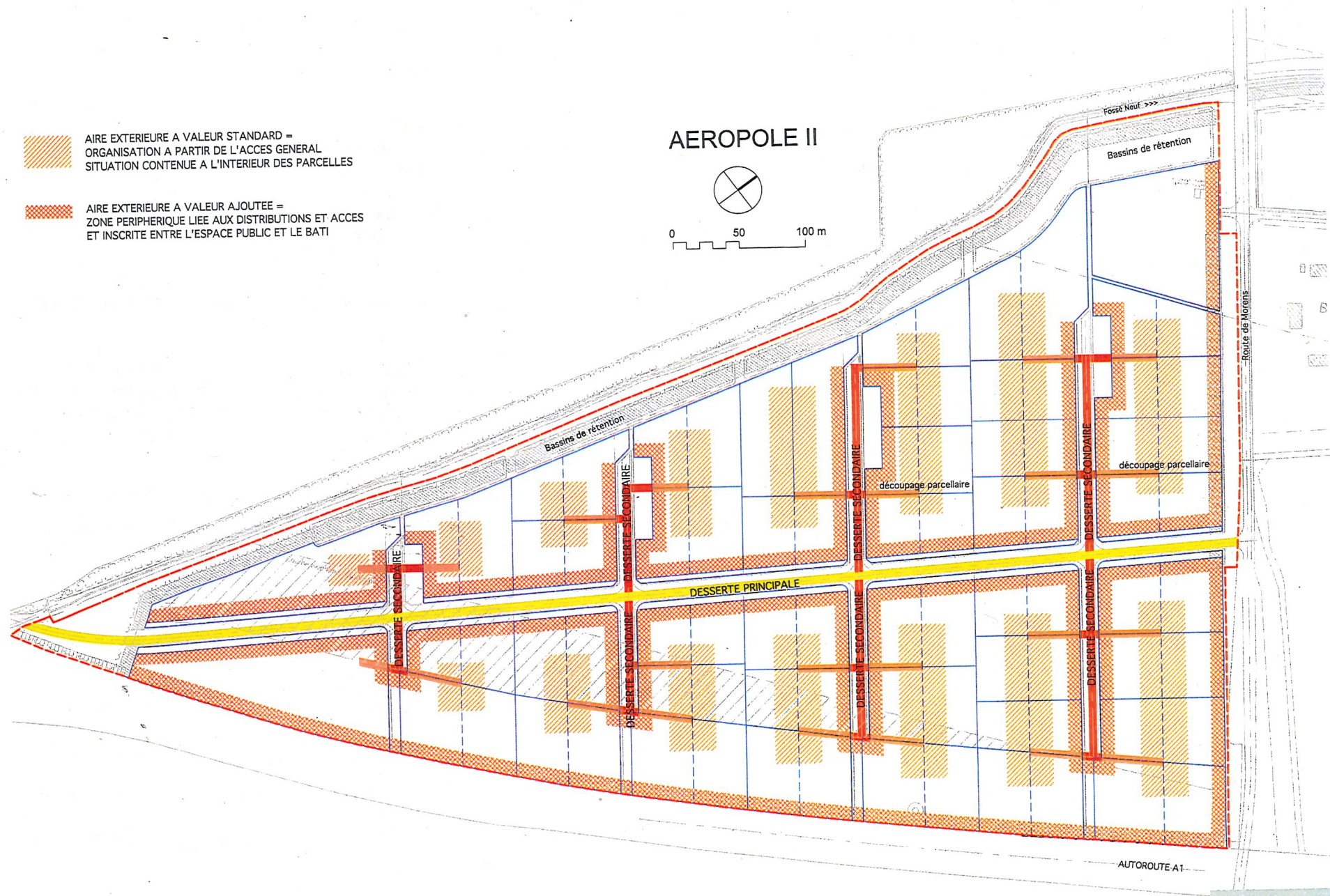
 AIRE EXTERIEURE A VALEUR STANDARD =
ORGANISATION A PARTIR DE L'ACCES GENERAL
SITUATION CONTENUE A L'INTERIEUR DES PARCELLES

 AIRE EXTERIEURE A VALEUR AJOUTEE =
ZONE PERIPHERIQUE LIEE AUX DISTRIBUTIONS ET ACCES
ET INSCRITE ENTRE L'ESPACE PUBLIC ET LE BATI

AEROPOLE II



0 50 100 m



- La rationalisation de la distribution aux parcelles permet de réduire les mouvements de trafic au minimum tout en augmentant la notion du repérage des lieux et des adresses, selon :

> en jaune : un axe principal d'acheminement public traversant de part en part AEROPOLE _secteur II_ (à l'édification complète d'Aéropôle II, il s'identifiera aussi en tant qu'axe de transit)

> en rouge : une desserte secondaire publique organisée en peigne par rapport à l'axe principal (impasse)

> en rose : une desserte tertiaire organisée perpendiculairement à la desserte secondaire, avec demi-tour sur parcelles privées. **L'accès aux parcelles ne peut se faire que par les branches d'accès tertiaires.** Afin de garantir la viabilisation des parcelles arrières quelqu'en soit l'occupation dans le temps, le régime de propriété de cette desserte d'accès peut se résoudre selon 1 de ces 3 propositions de formules:

1. propriété communale : acquisition définitive, exécution des travaux et entretien assurés par la commune. La commune fixe la redevance soit par une plus-value sur le m² à l'acquéreur d'une parcelle liée à cette desserte, soit une taxe d'équipements et d'entretien qu'elle perçoit annuellement, soit une combinatoire des 2 premières évocations. Cette manière de voir représente l'avantage de maîtriser complètement le processus.

2. propriété privée : acquisition et exécution des travaux par le 1er acquéreur. Il se fera rembourser au fur et à mesure de la venue des acquéreurs suivants, partageant les 4/4 potentiels que représente ce tronçon de desserte. L'exploitation et l'entretien doivent se régler par conventions internes. Ceci représente l'avantage d'une réalisation privée, libérant la commune d'une contribution complémentaire. Elle a le désavantage de charger la société initiatrice d'un investissement de départ supplémentaire, ainsi que d'une gestion d'échange quelque peu complexe.

3. propriété communale, cédée progressivement au domaine privé : acquisition ou réservation du tronçon par la commune, puis exécution des travaux en temps voulu par cette dernière; ensuite revente progressive des parts relatives aux acquéreurs privés.

Exploitation et entretien: soit ces aspects sont assurés par la commune jusqu'à revente complète du tronçon, moyennant une redevance annuelle aux sociétés privées déjà installées. A terme, ces aspects feront l'objet de conventions internes privées.

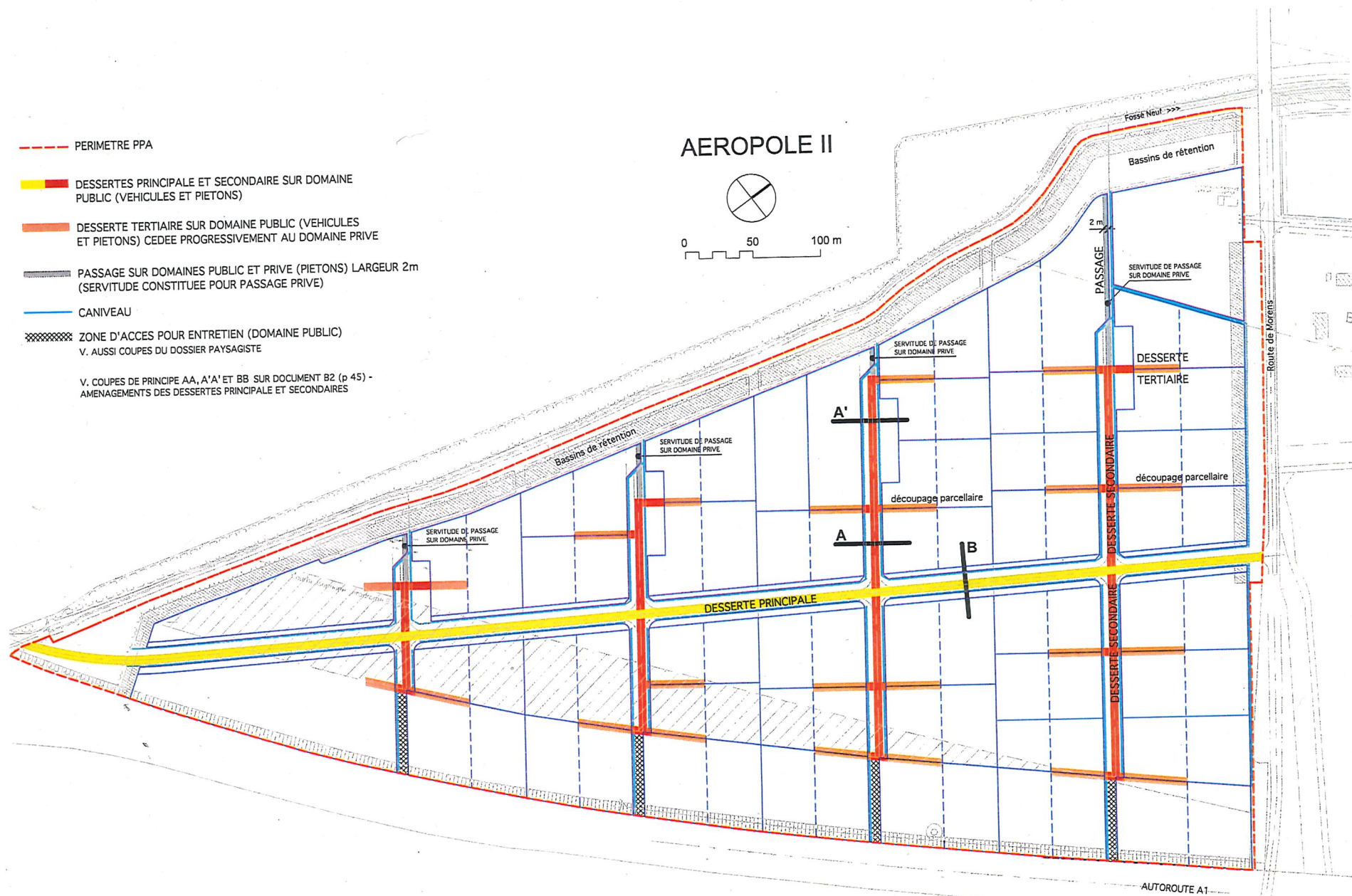
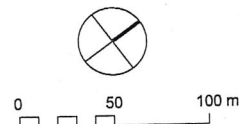
Soit la commune veut se garder la maîtrise du processus. Ainsi, cette clause d'entretien reste définitivement gérée par la commune moyennant la perception d'une taxe annuelle.

L'avantage d'une telle solution : la commune gère l'harmonisation de l'équipement général (voirie, réseau et fluides, éclairage, ...) au moment de l'implantation des sociétés et peut garder la maîtrise du processus d'exploitation et d'entretien dans le but d'assurer les objectifs de recherche de qualité du site énoncés dans le PPA.

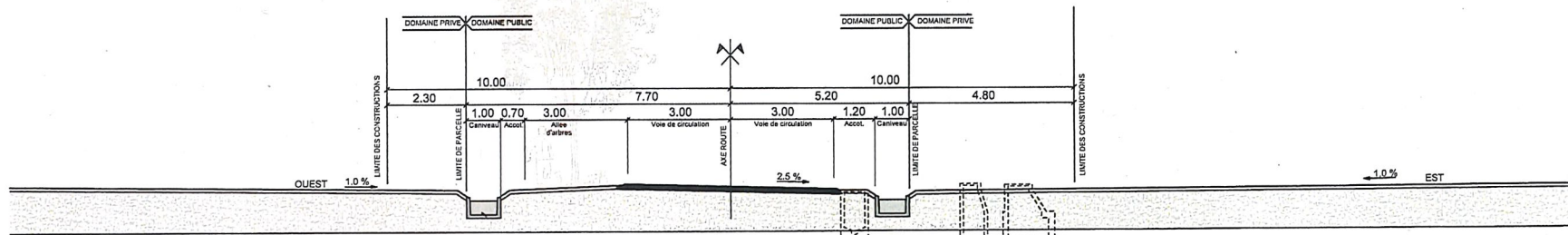
> en gris : un passage pour piétons de largeur 2.00 m sur domaine public et sur domaine privé (situation à gauche du caniveau), donnant accès à toute la zone de verdure longeant le Fossé Neuf. Son statut sur domaine privé est à régler par servitude.

- PERIMETRE PPA
- DESSERTES PRINCIPALE ET SECONDAIRE SUR DOMAINE PUBLIC (VEHICULES ET PIETONS)
- DESSERTES TERTIAIRE SUR DOMAINE PUBLIC (VEHICULES ET PIETONS) CEDEE PROGRESSIVEMENT AU DOMAINE PRIVE
- PASSAGE SUR DOMAINES PUBLIC ET PRIVE (PIETONS) LARGEUR 2m (SERVITUDE CONSTITUEE POUR PASSAGE PRIVE)
- CANIVEAU
- ZONE D'ACCES POUR ENTRETEN (DOMAINE PUBLIC)
V. AUSSI COUPES DU DOSSIER PAYSAGISTE
- V. COUPES DE PRINCIPE AA, A'A' ET BB SUR DOCUMENT B2 (p 45) - AMENAGEMENTS DES DESSERTES PRINCIPALE ET SECONDAIRES

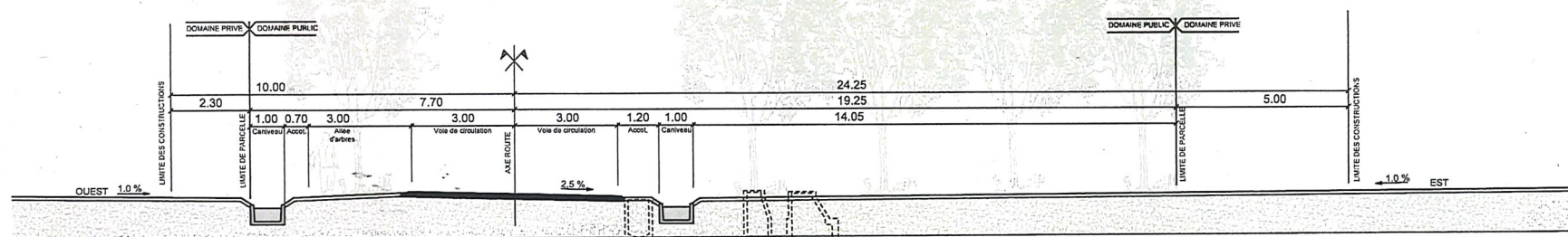
AEROPOLE II



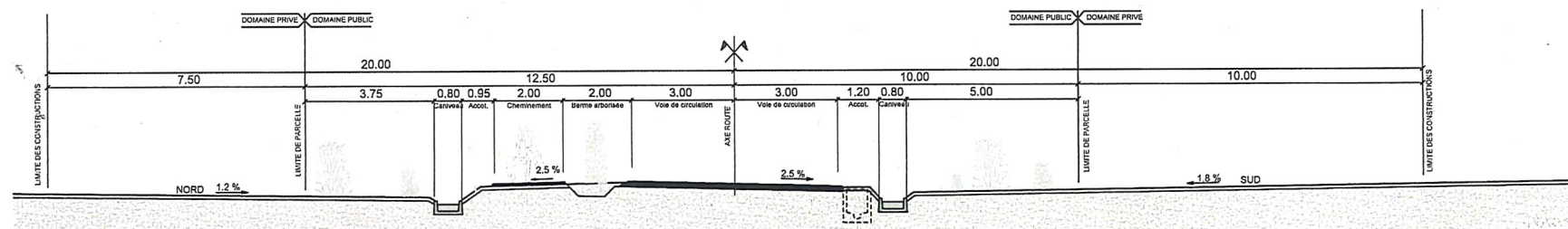
■ Ci-contre, les coupes de principe sur les voiries de dessertes.



COUPE DE PRINCIPE AA SUR DESSERTE SECONDAIRE



COUPE DE PRINCIPE A'A' SUR DESSERTE SECONDAIRE A HAUTEUR DU MAIL



COUPE DE PRINCIPE BB SUR DESSERTE PRINCIPALE



- La structuration paysagère du site en poches compartimentées (allée de hautes futaies et fond forestier du cordon boisé existant renforcé) lui confère une dimension paysagère identifiable à plusieurs niveaux :

- révélatrice d'une échelle spatiale plus appréhendable
- comme aide au repérage et à l' "assimilation" des lieux par les utilisateurs et les visiteurs
- en tant qu'agrément général de zone et en particulier des parcours de distribution (piétons et véhicules)
- évocatrice de l'environnement agricole originel (champ)

La valeur paysagère doit représenter, selon le PPA, le 10% de la surface générale des parcelles : les surfaces vertes sont comptabilisées à l'intérieur du périmètre général des parcelles (domaines privés et publics confondus), atteignant ainsi env. 27'000 m² (n.c. parc paysager) contre 24'500 m² minimum. (cf. aussi plans du dossier "paysagiste")

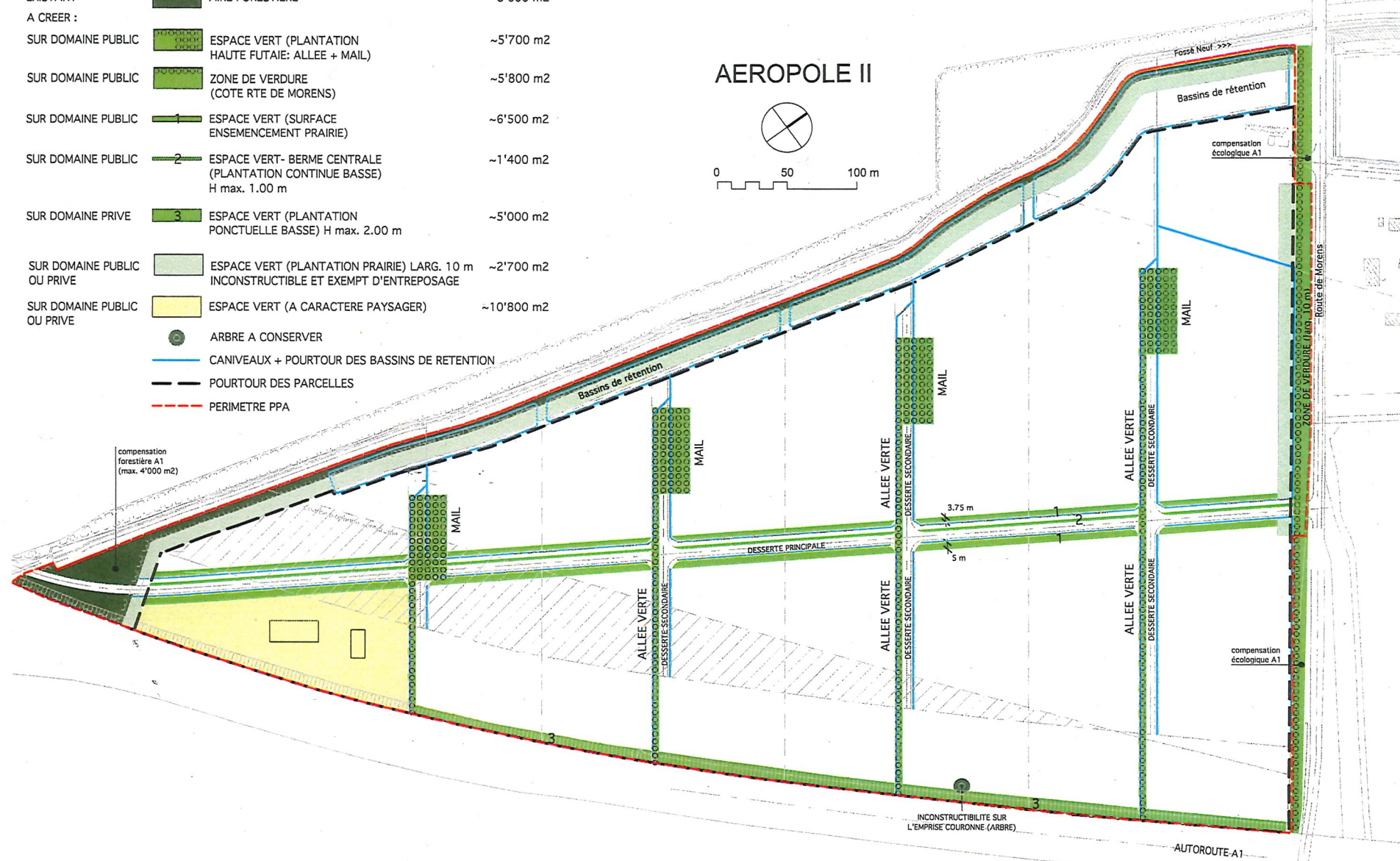
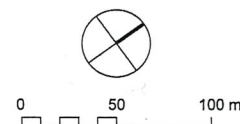
Note importante : les calculs de surfaces vertes sont indicatives. Seules feront foi les valeurs topographiques mesurées in situ par le géomètre

AEROPOLE II - ~275'000 m²

SUPERFICIE TOTALE DES PARCELLES : ~245'400 m² (VEGETALISATION = 10% DU TOTAL DEVANT REPRESENTER AU MIN. ~24'500 m²)

EXISTANT		AIRE FORESTIERE	~8'600 m ²
A CREER :			
SUR DOMAINE PUBLIC		ESPACE VERT (PLANTATION HAUTE FUTAIE: ALLEE + MAIL)	~5'700 m ²
SUR DOMAINE PUBLIC		ZONE DE VERDURE (COTE RTE DE MORENS)	~5'800 m ²
SUR DOMAINE PUBLIC		ESPACE VERT (SURFACE ENSEMENCEMENT PRAIRIE)	~6'500 m ²
SUR DOMAINE PUBLIC		ESPACE VERT - BERME CENTRALE (PLANTATION CONTINUE BASSE) H max. 1.00 m	~1'400 m ²
SUR DOMAINE PRIVE		ESPACE VERT (PLANTATION PONCTUELLE BASSE) H max. 2.00 m	~5'000 m ²
SUR DOMAINE PUBLIC OU PRIVE		ESPACE VERT (PLANTATION PRAIRIE) LARG. 10 m INCONSTRUCTIBLE ET EXEMPT D'ENTREPOSAGE	~2'700 m ²
SUR DOMAINE PUBLIC OU PRIVE		ESPACE VERT (A CARACTERE PAYSAGER)	~10'800 m ²
		ARBRE A CONSERVER	
		CANIVEAUX + POURTOUR DES BASSINS DE RETENTION	
		POURTOUR DES PARCELLES	
		PERIMETRE PPA	

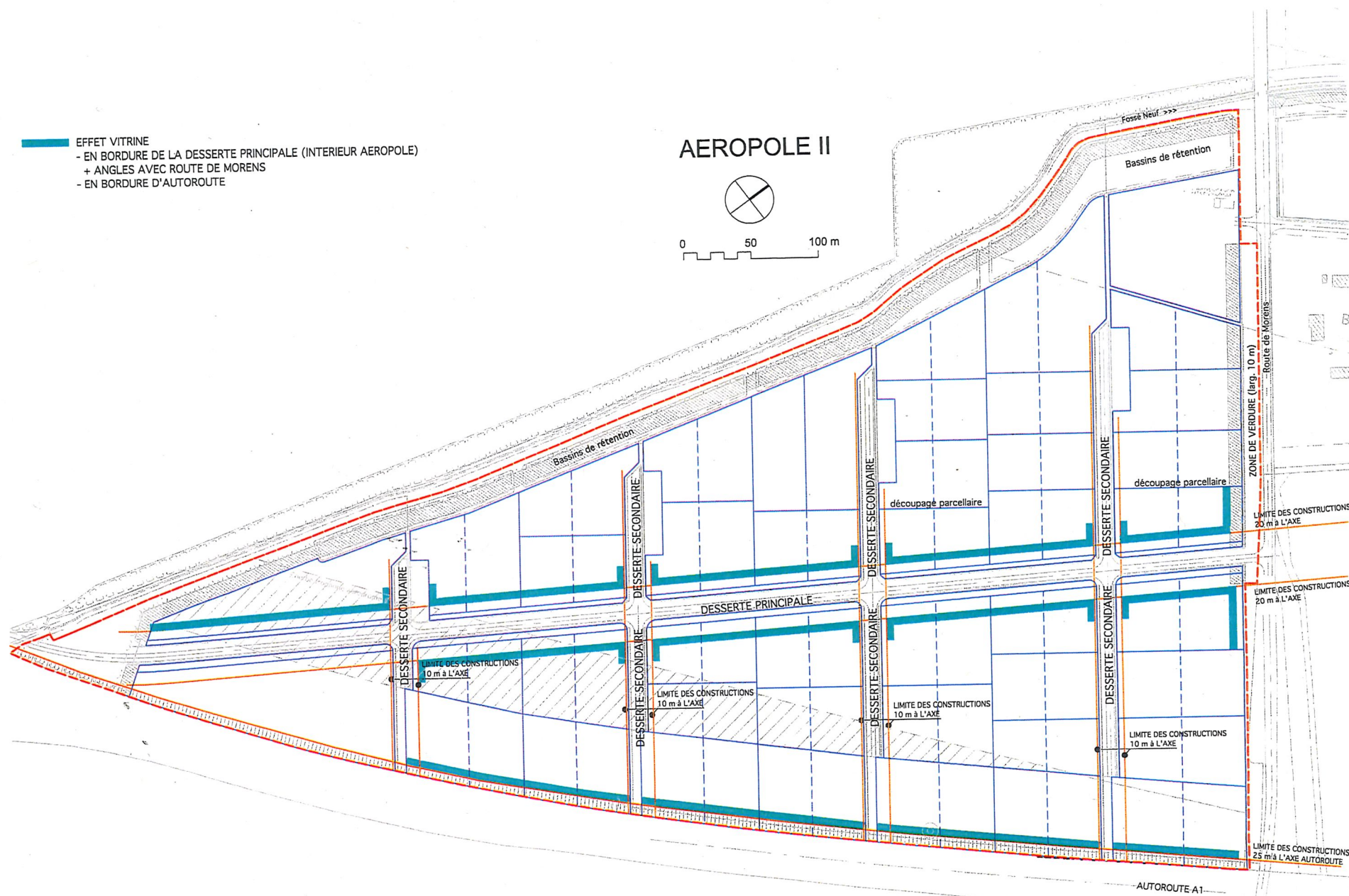
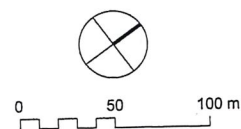
AEROPOLE II



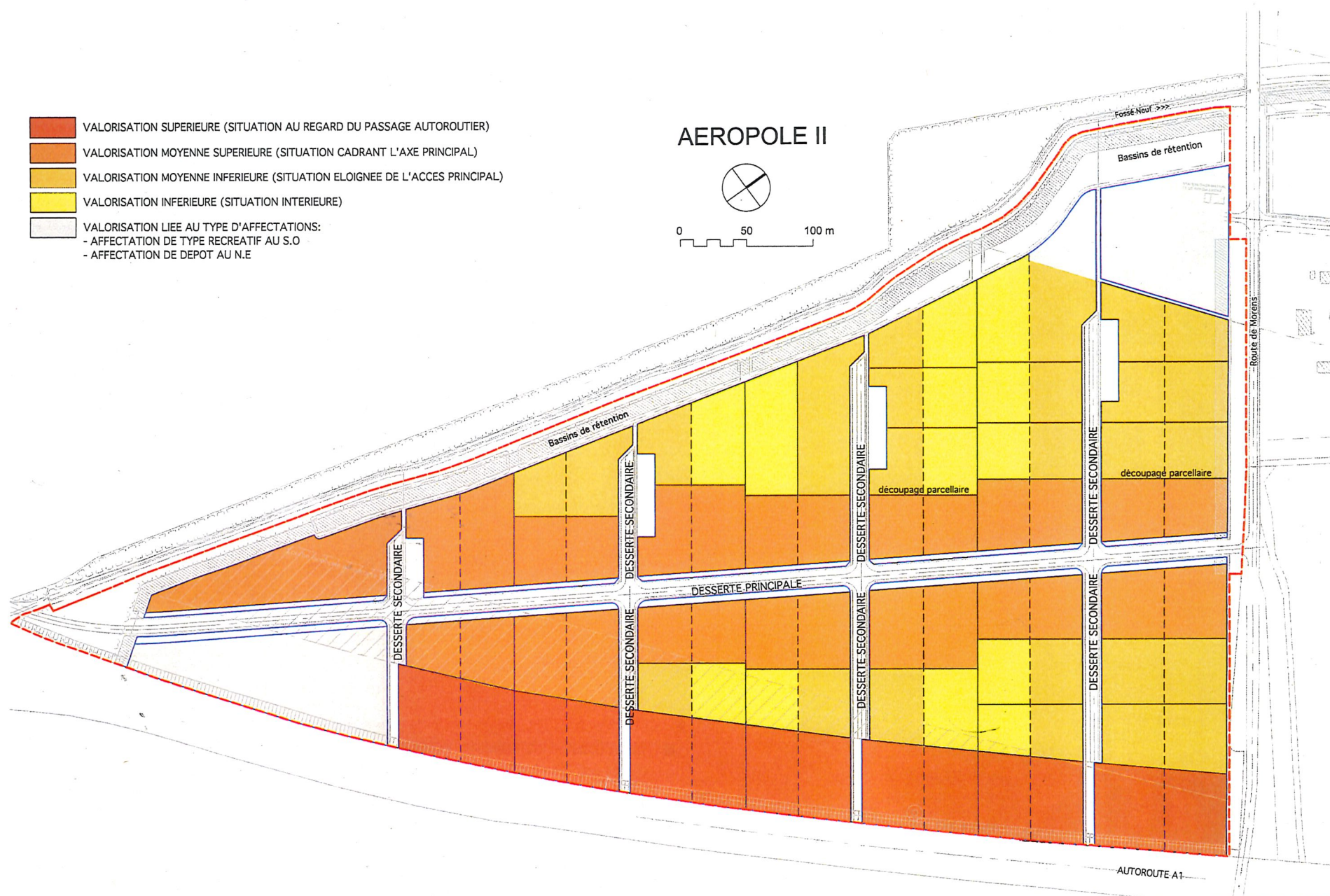
- L'effet vitrine repérable le long des voiries protagonistes se révèle être un facteur de valorisation des portions de territoire le jouxtant.

- EFFET VITRINE**
- EN BORDURE DE LA DESSERTE PRINCIPALE (INTERIEUR AEROPOLE)
 - + ANGLES AVEC ROUTE DE MORENS
 - EN BORDURE D'AUTOROUTE

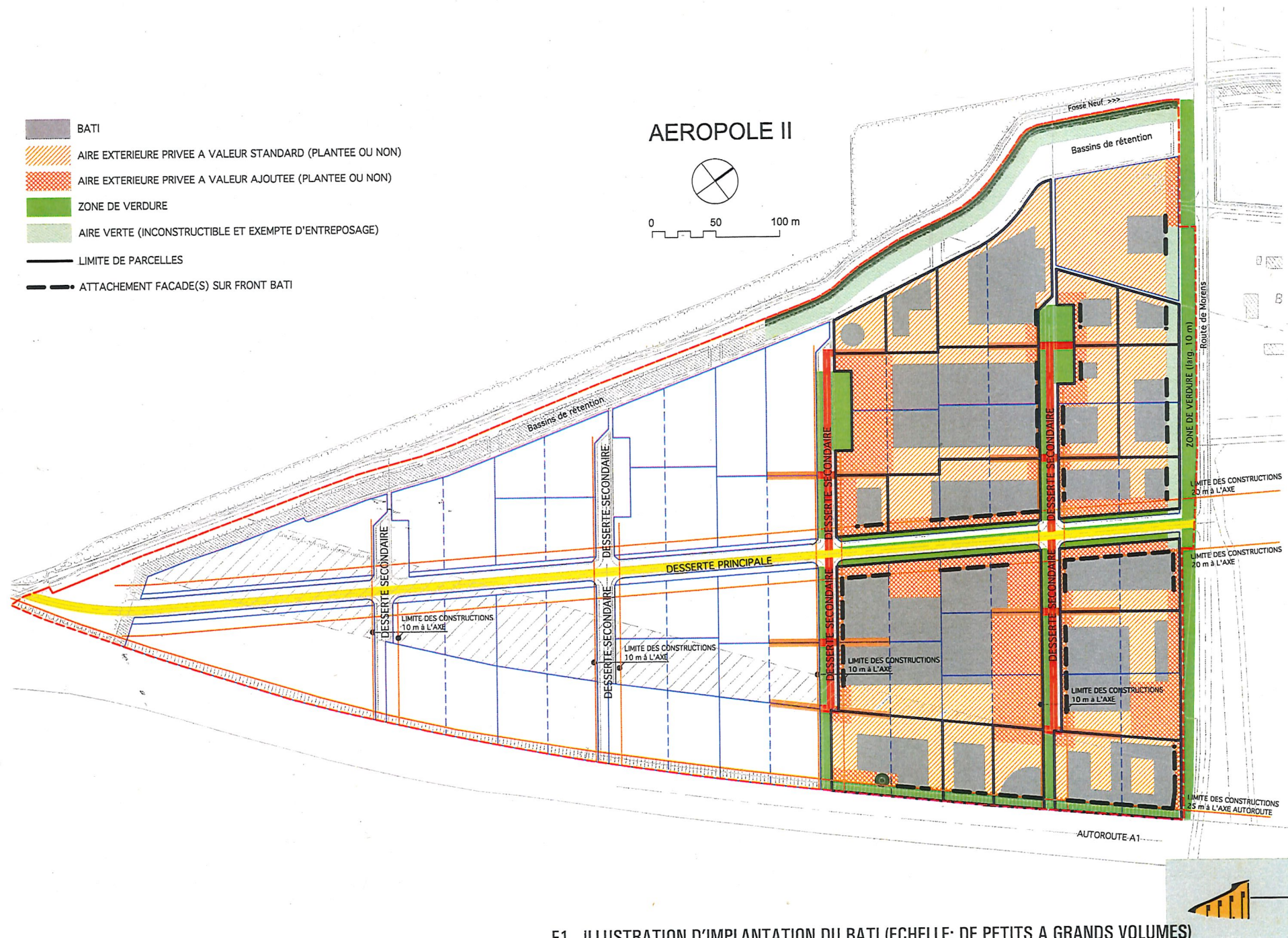
AEROPOLE II



- Les différents effets de situation cumulés permet l'édification d'une cartographie des valeurs des parcelles.



- Cette fiction d'implantation, volontairement diversifiée et de plus parfaitement conforme aux règles édictées par le présent guide, démontre que ces dernières permettent :
 - > de garder une grande souplesse d'adaptabilité pour le domaine bâti et les programmes de la clientèle (échelle des bâtiments, forme, valorisation adaptées, etc. ...)
 - > de générer une image ordonnancée, de bonne tenue générale et donc de mise en valeur du site construit, ainsi que par voie de conséquence celle des sociétés implantées
 - > de stimuler chaque intéressé à trouver la localisation la plus adéquate à son programme d'activités

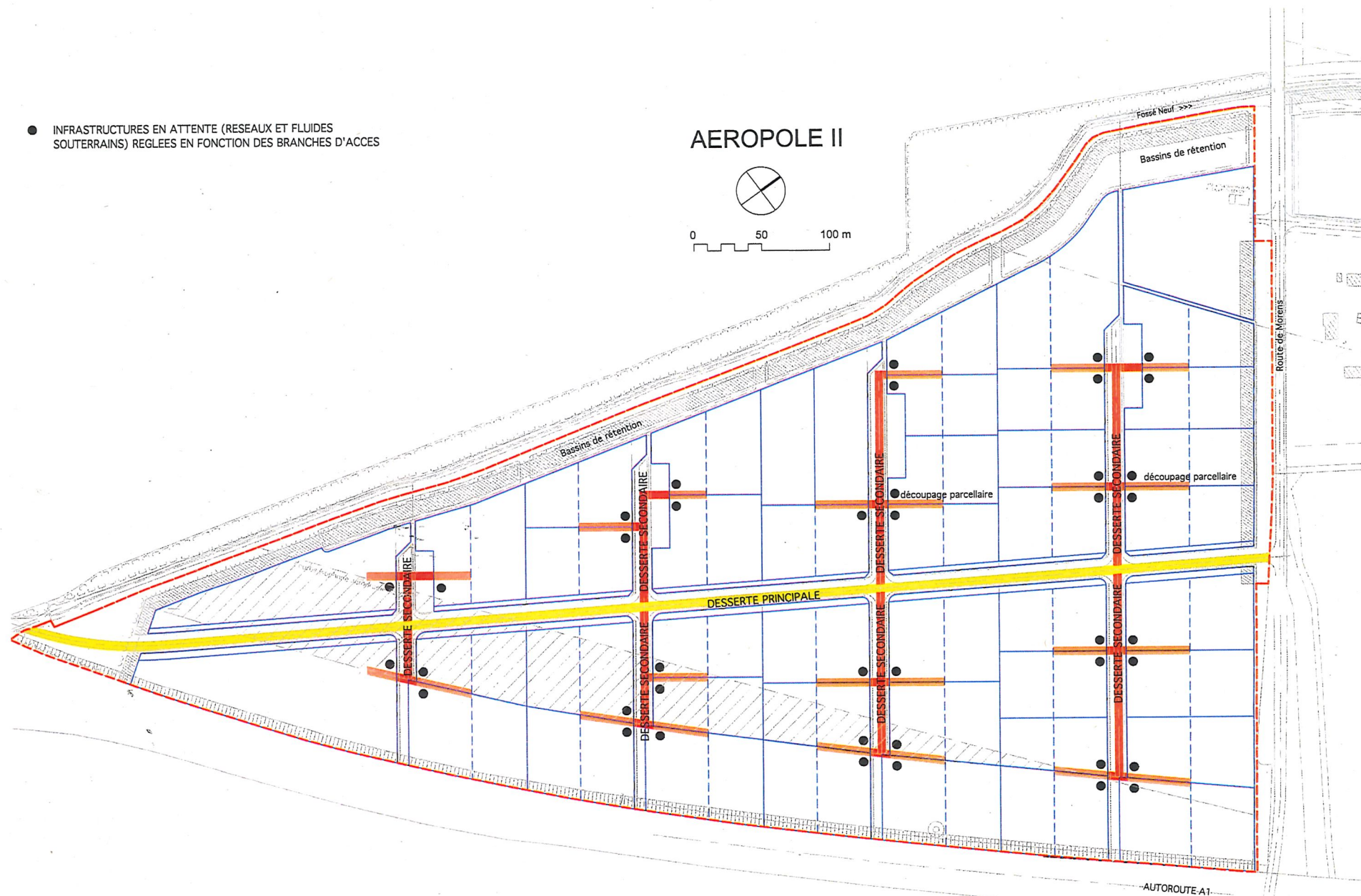
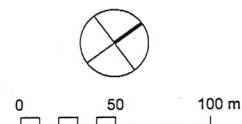


E1 ILLUSTRATION D'IMPLANTATION DU BÂTI (ECHELLE: DE PETITS A GRANDS VOLUMES)

- Les points d'équipements des réseaux et des fluides sont localisés de part et d'autre de l'entrée des dessertes tertiaires.

- INFRASTRUCTURES EN ATTENTE (RESEAUX ET FLUIDES SOUTERRAINS) REGLEES EN FONCTION DES BRANCHES D'ACCES

AEROPOLE II



- Les fonds permettant l'optimisation de l'évacuation des eaux de surfaces vers les caniveaux à ciel ouvert sont confectionnés en grandes plaques à pente orientée dont les altitudes sont finement réglées.

Note importante : afin de limiter l'emprise des infrastructures communes, les parcelles devront faire l'objet de mesures locales de gestion du ruissellement (p.ex. rétention sur toiture) pour le 30% de leur surface entreprises par les propriétaires.

 LIMITE DE HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS 465.00

 LIMITE DE HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS 461.00

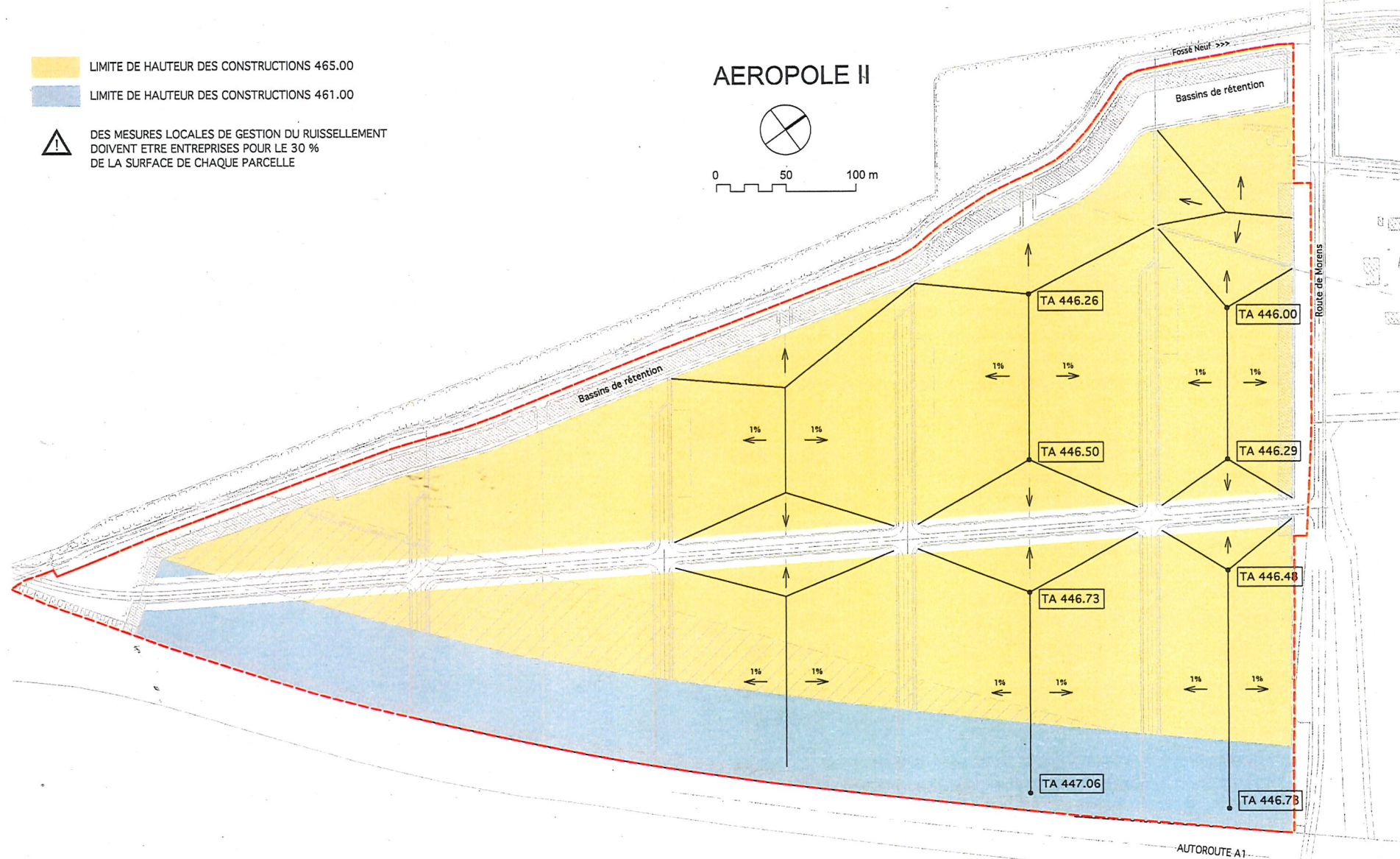


DES MESURES LOCALES DE GESTION DU RUISSELLEMENT
DOIVENT ETRE ENTREPRISES POUR LE 30 %
DE LA SURFACE DE CHAQUE PARCELLE

AEROPOLE II



0 50 100 m



Conclusion

L'anticipation et la maîtrise des modalités du développement du pôle selon le *guide d'organisation spatiale et de réalisation* sont destinées à réduire le risque d'une péjoration progressive des lieux et d'une dépréciation de l'offre économique du site, pénalisant peu à peu la cohésion de son ensemble et dévalorisant l'engagement des sociétés déjà participantes.

Le *guide d'organisation spatiale et de réalisation* met donc en place un cadre de références permettant de saisir l'essentiel des règles urbanistiques destinées à configurer, ainsi qu'à valoriser AEROPOLE tout au long de sa croissance. Gage de réussite, l'usage de ses modalités doit garder "constance et cohérence".

C'est pourquoi, le guide doit s'accompagner d'un **groupe de suivi**, occupé essentiellement dans un premier temps à l'information auprès de la clientèle à propos des tenants et aboutissants du guide, et dans un second temps à l'application de ses recommandations. En effet chaque projet d'implantation de bâtiment sur le site d'AEROPOLE fera l'objet des vérifications nécessaires opérées par ce groupe. Ce dernier se chargera de contrôler la conformité du projet par rapport au guide et au PPA.

La composition du groupe de suivi pourrait en être la suivante : un représentant politique de la Commune, un représentant technique de la Commune, un représentant de l'Etat (SAT), un expert-urbaniste (arch.-urb.), un expert technique (ing. GC). Chargé de travailler en partenariat avec les entreprises intéressées à s'implanter sur place, respectivement avec leurs mandataires, le groupe de suivi assurera la continuité de la démarche générale et orientera les intéressés dans la recherche des solutions les meilleures à leur implantation sur le site, de même qu'à l'organisation spatiale de leur projet. Cet organe de continuité favorisera la concertation et l'interactivité nécessaire entre tous les partenaires liés au processus de réalisation.

Par l'accompagnement du groupe de suivi, le *guide d'organisation spatiale et de réalisation* dégagera ainsi une dynamique d'application idéale à sa bonne utilisation.

La maîtrise des nombreux aspects de la problématique d'aménagement et de la gestion des vides comme condition fondamentale de succès d'AEROPOLE semble être à ce stade une certitude.