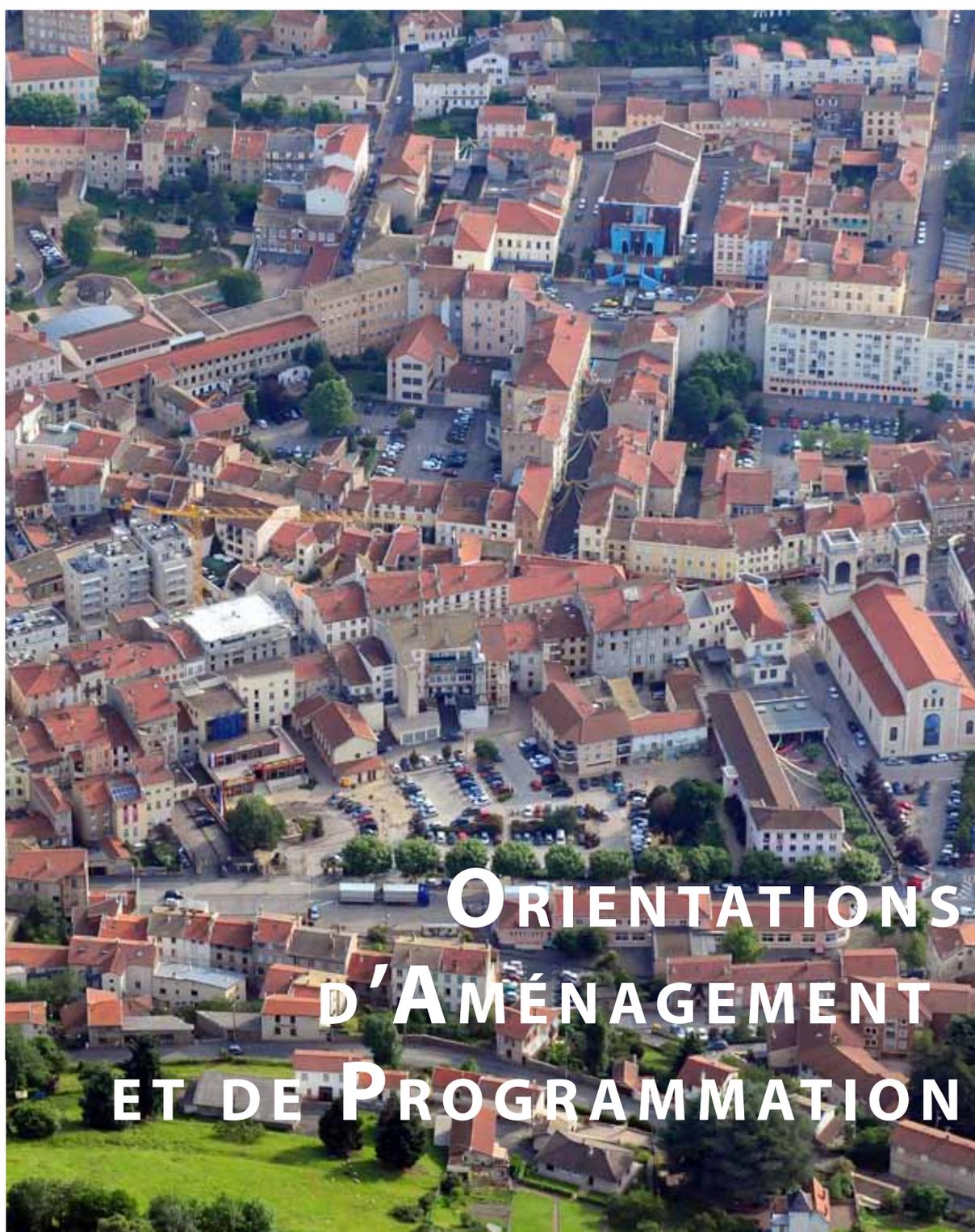




VILLE DE TARARE

Plan Local d'Urbanisme de Tarare - novembre 2015

MODIFICATION N°2

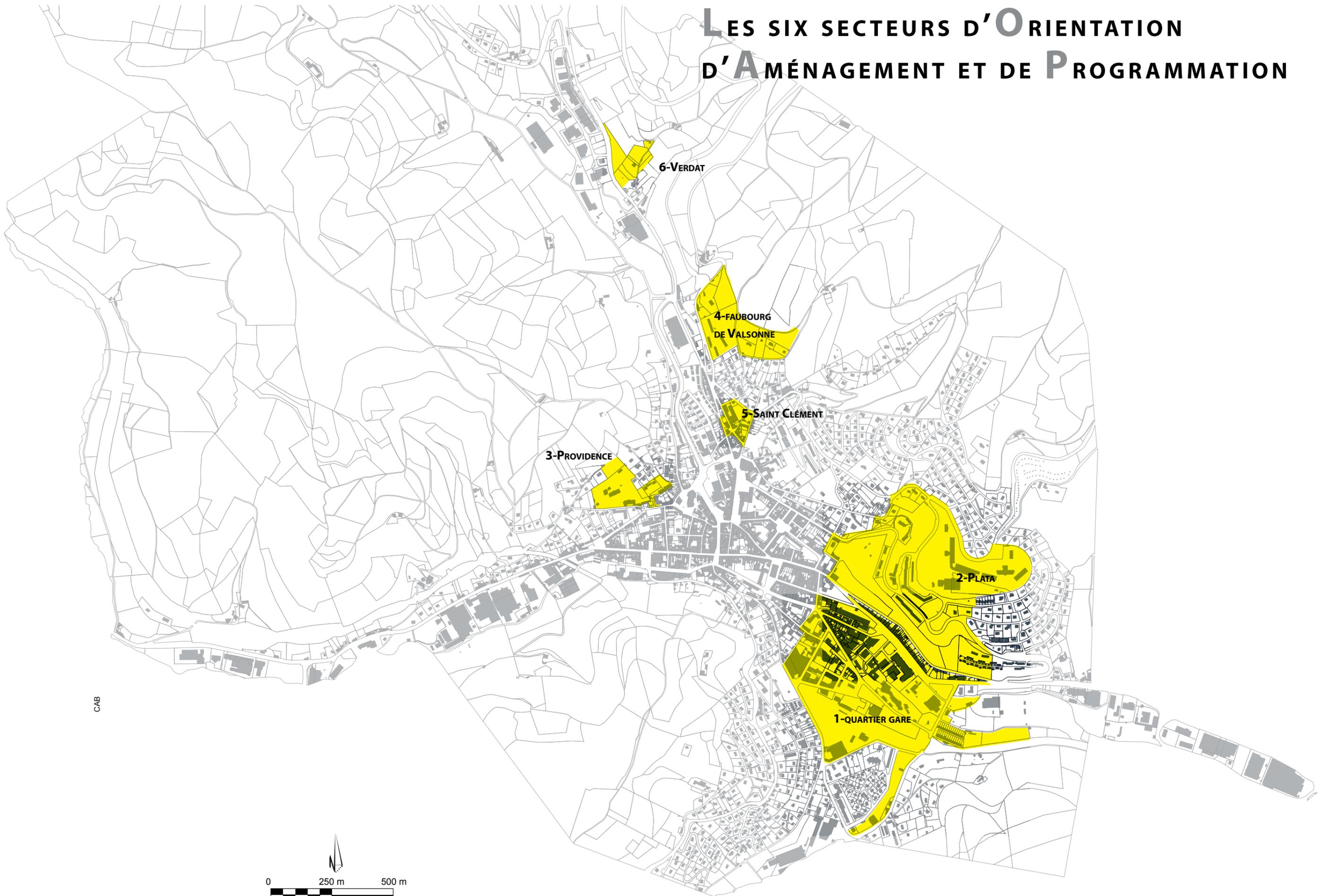


ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

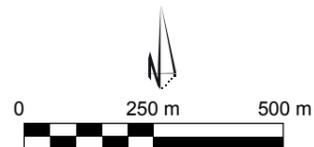
SOMMAIRE

• P LAN DE LOCALISATION	P AGE 4
• P RÉAMBULE	P AGE 6
• 1-L E QUARTIER GARE	P AGE 10
• 2-L A PLATA	P AGE 22
• 3-L A PROVIDENCE	P AGE 26
• 4-L E FAUBOURG DE VALSONNE	P AGE 32
• 5-S AINT CLÉMENT	P AGE 36
• 6-L E VERDAT	P AGE 38

LES SIX SECTEURS D'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



CAB



UNE OBLIGATION LÉGALE

La loi Grenelle 2 portant sur les modifications du code de l'urbanisme, a rajouté un nouvel article L.123-1-4 dans sa partie relevant aux contenus des Plans Locaux d'urbanisme. Cet article rend obligatoire l'élaboration d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Ces OAP remplacent les orientations d'aménagement auparavant facultatives créées par la Loi Robien en 2003.

Elles deviennent donc une des pièces constituant le PLU et concernent le même cadre territorial. Le PLU de Tarare étant communal, la loi indique qu'un tel PLU inclut des OAP relatives à l'aménagement de certains quartiers (principalement les zones 1UA), les dispositions sur l'habitat ou les transports ne sont ajoutées obligatoirement que dans le cas d'un PLU intercommunal.

L'article L.123-1-4 est rédigé comme suit :

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur

l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

- En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

- Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

- Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

- Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

(Les points 2 et 3 indiquent les dispositions qui concernent l'habitat, les transports et déplacements)

Les OAP ne constituent pas un projet définitif. Elles définissent des problématiques à prendre en compte et fixent les principes d'aménagement cohérents avec le PADD.

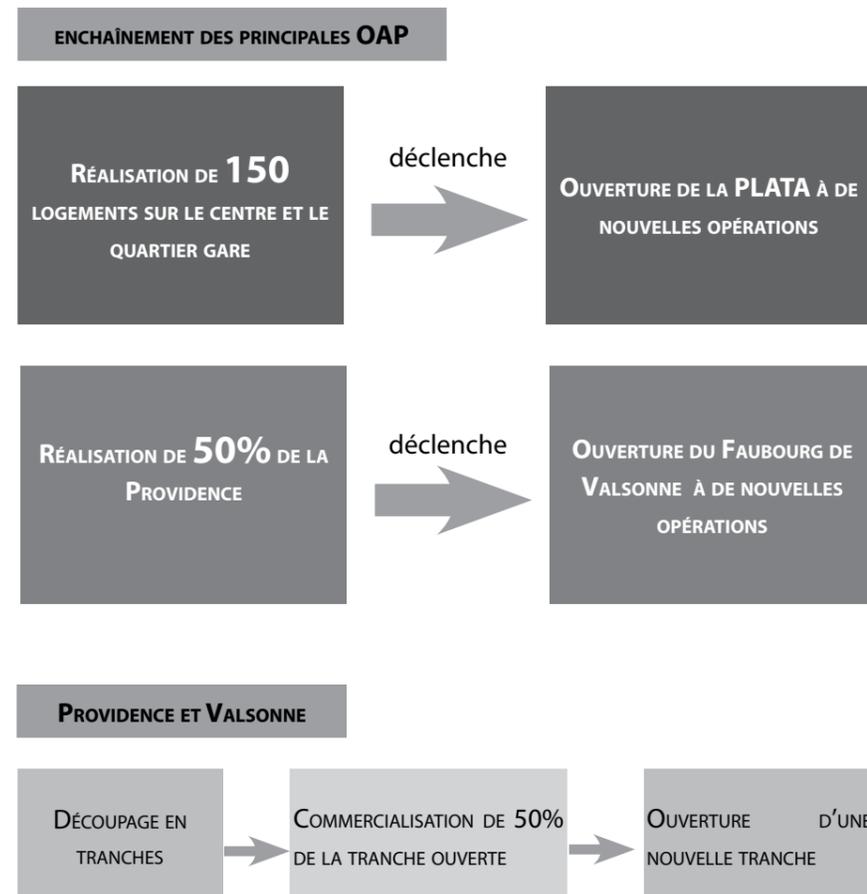
IDENTIFICATION DE SIX SECTEURS D'OAP SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Six quartiers à enjeux spécifiques ont été identifiés sur la commune de Tarare. Il s'agit de:

- Deux grands secteurs de restructuration urbaine, à fort enjeu de redéveloppement dans le tissu péri-urbain : « le quartier gare » et « la Plata », identifiés au plan de zonage OAP1 et OAP2
- Deux secteurs d'urbanisation future en limite du tissu urbain et des grands paysages : « La Providence » et « le faubourg de Valsonne », identifiés au plan de zonage OAP3 et OAP4
- Deux secteurs d'encadrement d'opérations de densification du tissu urbain : « Saint Clément » et « le Verdat », identifiés au plan de zonage OAP5 et OAP6

Les quatre premiers secteurs répondent à de forts enjeux pour le développement urbain communal. Ils doivent s'adapter mais également impulser le marché immobilier de la ville. Ils auront des conséquences sur l'image, le fonctionnement, et la qualité de vie de la commune. Une stratégie foncière d'ouverture des zones et de démarrage des constructions s'avère indispensable.

Pour les deux derniers secteurs, le peu de logements concernés, ainsi que leur typologie, les mettent faiblement en concurrence avec le reste de la ville, ce qui n'impose pas de phaser leur réalisation dans le temps.



UNE STRATÉGIE DE PHASAGE COHÉRENTE AVEC LE MARCHÉ IMMOBILIER ET LES OBJECTIFS DE QUALITÉ DES OPÉRATIONS

Il a semblé nécessaire de définir des phasages entre les différents secteurs ou même à l'intérieur d'un seul, pour ne pas saturer le marché immobilier de la commune et l'orienter d'une façon progressive et complémentaire.

UNE STRATÉGIE D'OUVERTURE PROGRESSIVE DES 4 SECTEURS À L'URBANISATION

L'objectif prioritaire de la Ville est de :

- Renforcer la qualité urbaine et économique de son centre-ville et privilégier l'évolution de l'offre de logements au sein du secteur central et le quartier gare,
- Articuler et réguler dans le temps ces différents projets centraux ciblés afin qu'ils « construisent » une activité de marché régulière et maîtrisée.

Ainsi, une stratégie en duos complémentaires a été définie avec d'un côté le secteur « gare » et le secteur « Plata » et de l'autre le secteur « Providence » et le secteur « Faubourg de Valsonne ».

- le secteur gare et secteur Plata : la recherche et l'accompagnement de projets sur le secteur gare seront la priorité de la collectivité. Les nouvelles mises en chantier ne pourront intervenir sur le secteur Plata, qu'après la mise en chantier d'au moins 150 nouveaux logements sur les secteurs centre et gare.
- Le secteur Providence et le secteur Faubourg de Valsonne : deux secteurs d'urbanisation sous condition. « Providence » peut être considéré comme une

friche en attente d'un projet économiquement viable et non concurrentiel avec le centre-ville et le secteur gare. Il en est autrement pour le secteur de frange de Faubourg de Valsonne, dont l'organisation future dépendra de la visibilité d'une restructuration ou non des 120 logements de la résidence sociale. L'autorisation d'ouverture à l'urbanisation se fera en premier sur la « Providence » puis après réalisation de 50% de son programme, l'autorisation pourra être envisagée sur « faubourg de Valsonne ».

UNE STRATÉGIE DE PHASAGE DE CONSTRUCTION PROPRE À CHAQUE SECTEUR

Les OAP des secteurs de Providence et de Faubourg de Valsonne précisent des découpages par tranches.

Le phasage d'une opération permet de répondre à plusieurs objectifs

- un objectif social : Ce découpage permet de raisonner le pourcentage de logements abordables non pas en globalité mais également par tranche.
- un objectif urbain : Le positionnement des premières opérations favorise le lien avec l'existant et évite l'éparpillement des constructions...
- des objectifs économiques et d'image : le marché de Tarare est aujourd'hui restreint et peut être orienté vers le collectif. Phaser, c'est laisser le temps au marché de se développer et à l'offre de logements de se diversifier.



PRÉSENTATION

Situation dans la commune : Ce secteur de renouvellement urbain est situé dans la zone UB1 du présent PLU. Il est situé à l'articulation du centre-ville, de la colline de la Plata et du quartier de la Plaine. Il constitue l'entrée de ville de Tarare depuis Lyon.

Occupation actuelle : Ce quartier est aujourd'hui un secteur urbain, relativement proche du centre historique, avec une forte mixité fonctionnelle (500 logements, une trentaine d'activités économiques, 9 équipements publics). Il est constitué de deux entités urbaines distinctes et actuellement déconnectées :

- un secteur en fond de vallée autour de la RN7 (un linéaire bâti avec des rez-de-chaussée commerciaux, d'anciennes usines textile d'intérêt patrimonial, des moyennes surfaces, des ateliers vacants ou encore en activité)
- Un secteur en surplomb, autour de la gare, principalement occupé par des équipements (gare, centre hospitalier, caserne, lycée, gymnase, salle des fêtes, pôle éducation jeunesse, siège de la communauté de communes)

Le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation englobe ces deux secteurs qui représentent une superficie d'environ 29 ha.

VALORISER LE PAYSAGE

Le quartier gare, à l'image de la ville, bénéficie d'un atout paysager tant par ses propres caractéristiques physiques que par la covisibilité avec les collines environnantes.

1. La grande maille paysagère,

Cette maille se compose de 4 corridors successifs Est/Ouest : le lit de la Turdine (1.1 - axe Edouard Herriot), le pied (1.2) et le sommet (1.3) des pentes de la colline du «Château», et enfin le plateau (1.4 - axe Garibaldi-Plaine depuis le jardin du clos Charvet) au sud de la voie ferrée.

Ces 4 corridors verts d'épaisseur significative, et qui se prolongent au-delà du quartier lui-même, seront consolidés. Le premier (1.1) a un rôle exceptionnel. Il a un triple enjeu :

- mise en valeur du riche patrimoine urbain de l'entrée est de la ville,
- continuité et recherche de lien et d'unité paysagère avec le centre-ville,
- lisibilité de la présence de l'eau dans la ville, par des opérations de découverte du lit de la Turdine, d'aménagement de berges, en des lieux opportuns non encore définis aujourd'hui.

ORIENTATIONS

Les trois autres corridors sont les supports des itinéraires des déplacements non motorisés et des itinéraires de promenades. En effet, les corridors 1.2 et 1.4 jouxtent des espaces sportifs et ludiques. Ils sont donc tout à fait propices à la mise en valeur de la trame verte et bleue de ce secteur.

2. Les trois places majeures en réseau

Trois espaces de représentation, de grande échelle, totalisant environ 1.8 ha, structurent et jalonnent la composition urbaine et mettent en scène 3 bâtiments identitaires, le «château» Jean-Baptiste Martin, les Écuries, la gare. Leur représentation graphique traduit la superficie souhaitée. Les délimitations précises des limites ne sont pas à ce jour calées et dépendront des études futures plus détaillées.

Il s'agit de :

- **La place d'entrée de ville (2.1) :** elle met en scène le «château» et la liaison vers la gare. L'implantation d'un équipement public est envisagée, qui devra préserver l'axe visuel vers le château par une inscription dans la pente.
- **La place basse (2.2) :** elle sera la rotule entre le centre-ville et l'éco-quartier autour de laquelle

se constituera la polarité commerciale. La mise en valeur et la réaffectation des écuries avec une vocation économique seront recherchées.

- **La place de la gare (2.3) :** elle améliorera l'intermodalité pour les usagers du train. Le développement d'une offre de services de proximité, la mise en valeur et l'accessibilité directe de la gare côté Nord et côté Sud sera recherchée, et ce, quelque soit le parti d'aménagement retenu pour le futur hôpital.

3. Les six espaces d'articulation

Ils facilitent les liens et les accroches avec les quartiers environnants.

- Teintureries - Thivel: (3.1)
- Place entrée de ville - la Plata (3.2)
- Carrefour de la Plata (3.3)
- Place Camille Godde(3.4)
- Les Hauts de Moncet – parvis du centre hospitalier (3.5)
- La Plaine – la gare (3.6)

L'aménagement de ces espaces doit être confortable pour les vélos et les piétons. L'espace public des Hauts de Moncet (3.5) sera aussi le parvis du centre hospitalier de Tarare. L'espace public de « la Plaine » (3.6) organisera également les accès motorisés au futur centre hospitalier pour la logistique et le personnel. Leur représentation graphique

traduit un principe, et ne présume en aucun cas, des emplacements, superficies et délimitations exacts.

4. Des continuités végétales adaptées aux liaisons douces

Il s'agit principalement des nouvelles liaisons piétonnes (venelles) qui viennent compléter la trame viaire préexistante. Elles sont de deux types :

-Les Nord-Sud (4.1) permettent les continuités de parcours malgré le relief. Elles relient le secteur de fond de vallée avec le plateau de la gare et le quartier de la Plaine. Elles longent les places majeures, relient les équipements significatifs. L'utilisation de volées d'escaliers panoramiques sera préconisée. Elles devront participer à l'ambiance « verte » du quartier.

Les Est-Ouest (4.2), en accompagnement de la grande maille paysagère, tissent le réseau longitudinal parallèle à la Turdine et aux courbes de niveaux, maillent les constructions et équipements entre eux.

Les représentations graphiques montrent le rythme du système viaire souhaité, le nombre des « lignes », sans présumer de leur implantation précise, ni de leur dimensionnement.





LÉGENDE

- Limites de l'OAP
- La RN7 Futur axe structurant de la commune
- Principe de voirie d'accès principale
- Principe de voirie d'accès secondaire
- Principe de liaison à dominante piétonnière
- places publiques principales
- espaces verts à réintégrer dans la trame verte urbaine
- espaces d'articulation favorisant les liens entre secteurs ou quartiers
- rivières couvertes
- rivières découvertes

possible.
Les représentations graphiques ne présument pas de leur implantation précise, ni de leur réel dimensionnement.

4. Les potentialités de stationnement

Le projet comporte deux aires à forte capacité de stationnement et ces aires seront mutualisées. La première est le parking de la gare, d'une capacité d'environ 370 places (D et E1), mutualisée entre le pôle multimodal de la gare et le futur centre hospitalier.

Cela répond aux besoins du pôle multimodal et à une partie des besoins du centre hospitalier. La seconde, est située en partie basse du quartier d'une capacité d'environ 400 places, pour les besoins de stationnement correspondant aux activités commerciales et aux nouveaux logements du quartier d'une part, au report d'une partie du stationnement du centre - ville d'autre part. Ces besoins seront satisfaits par une ou deux poches de stationnement.

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ, LA MAÎTRISE DES DÉPLACEMENTS, ET DU STATIONNEMENT

L'axe Lamartine, Voltaire, Boucher de Perthes, Edouard Herriot, devient le grand boulevard urbain de transit et de traversée automobile de la ville. L'axe Dolet / République peut ainsi devenir le lien privilégié entre le centre-ville et le quartier Gare par les modes doux.

1. Le boulevard Boucher de Perthes /Edouard Herriot (n°5 sur la carte)

Il s'agit de l'axe principal de traversée de la commune. Il trouve sa force dans sa continuité qui dépasse de beaucoup le périmètre de l'OAP, mais également dans son emprise relativement large à cet endroit, qu'il conviendra de renforcer au niveau de la rue Boucher de Perthes par la mise en domanialité publique des terrains entre cette voie et la rue des Anglais, impliquant la délocalisation et la mutation de divers bâtiments. Un traitement relativement homogène est recherché avec un principe de mail planté ou d'alignement d'arbres. Sur l'avenue E. Herriot, l'emprise sera certainement suffisante pour dédier une voie aux transports collectifs et aux cycles.

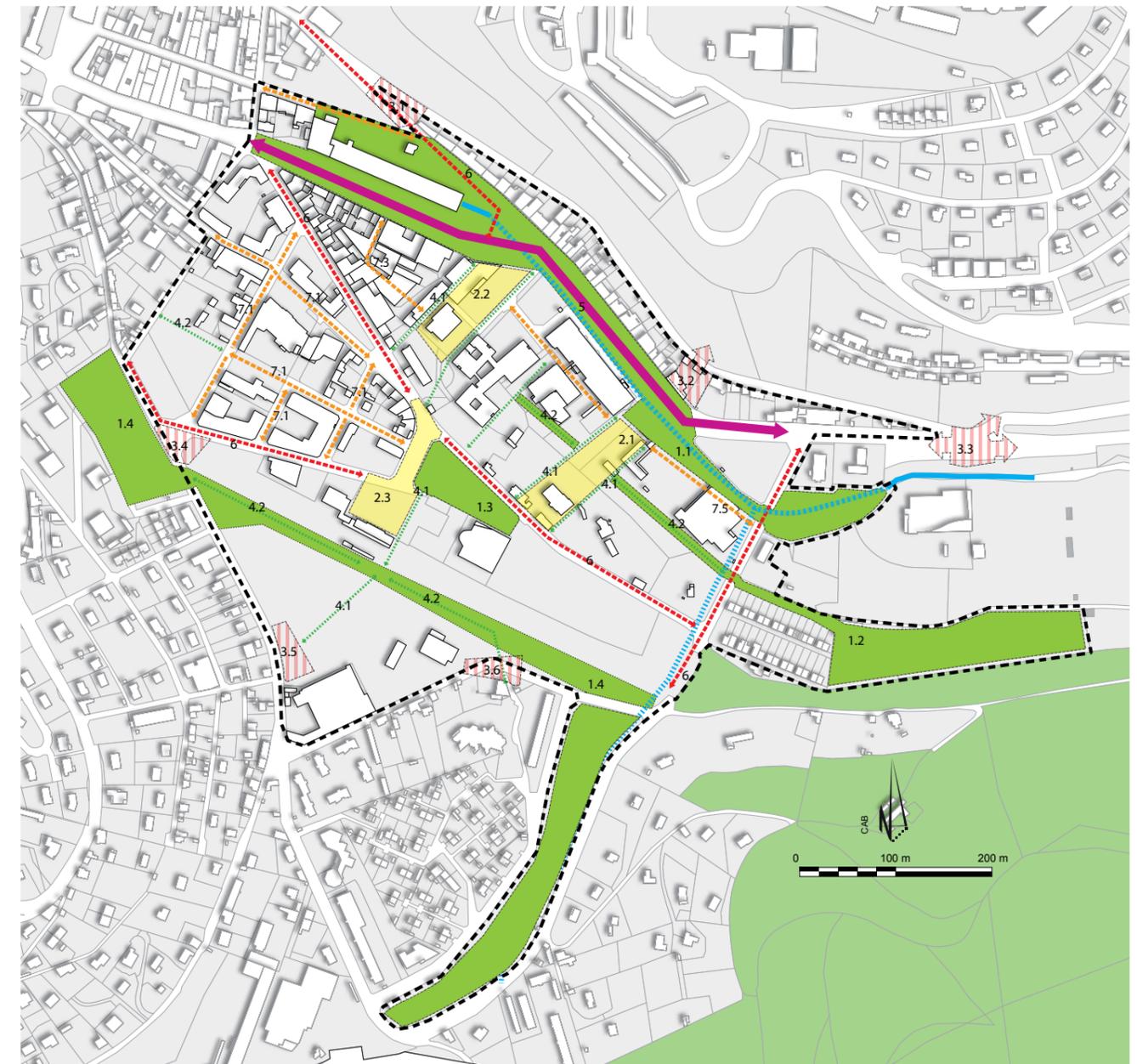
2. Les voiries structurantes d'accessibilité au quartier et interquartiers (n°6 sur la carte)

Il s'agit de voies existantes (avenue Jean-Jaurès, boulevard J.B. Martin, avenue des Belges, boulevard Garibaldi, boulevard Robert Michon, Chemin de la Plaine et rue de Verdun). L'objectif est d'optimiser le gabarit des voies, avec la conservation si possible du stationnement linéaire et un plus grand confort pour les modes doux. Ceci est particulièrement le cas pour l'avenue Jean Jaurès qui demeurera un des principaux liens piétons entre la gare et le centre-ville.

3. Les voies de dessertes secondaires (n°7 sur la carte)

Avec les venelles piétonnes (4), elles complètent la cohérence d'ensemble des structures viaires ordonnées. Il s'agit de voiries existantes (7.1) mais également de voiries futures : les dessertes des nouveaux secteurs en entrée de ville (7.4), et (7.5) et de l'îlot Boucher de Perthes (7.3). Leur statut est soit public, soit privé. Elles demeurent d'emprise réduite. Leur aménagement devra s'orienter vers un partage de la voirie où la voiture n'a pas la priorité et « roule au pas ». Un traitement cohérent et unitaire sera recherché dans le paysagement de ces voies avec des alignements d'arbres quand cela est

TRAME DES ESPACES PUBLICS





LÉGENDE

	Limites de l'OAP		secteur E : îlots mixtes avec un projet d'ensemble
	secteur A : 1ère séquence - diversité des formes d'habitat		secteur F : îlot d'implantation du centre hospitalier Nord-Ouest
	secteur B : 2ème séquence - secteur mixte (équipements/économie) diversification souhaitée avec une offre résidentielle		secteur G : îlots résidentiels avec une cohérence urbaine
	secteur C : 3ème séquence - secteur mixte (équipements / économie / résidentiel) diversification souhaitée avec une offre résidentielle principalement collective		espaces verts à réintégrer dans la trame urbaine
	secteur D : stationnement pôle multimodal - équipements		stationnements publics
	alignement imposé		

LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES PAR SECTEUR

ACCUEILLIR DE NOUVEAUX LOGEMENTS ET VALORISER LA MIXITE FONCTIONNELLE

Le quartier peut accueillir environ 500 logements. Dans les 10 ans à venir, la production attendue est d'environ 230 logements, avec une majorité de T3/T4. Des logements abordables (locatifs sociaux ou en accession sociale) seront programmés et représenteront au moins 1/3 de l'offre nouvelle, afin de correspondre aux profils des familles habitant ou souhaitant habiter à Tarare.

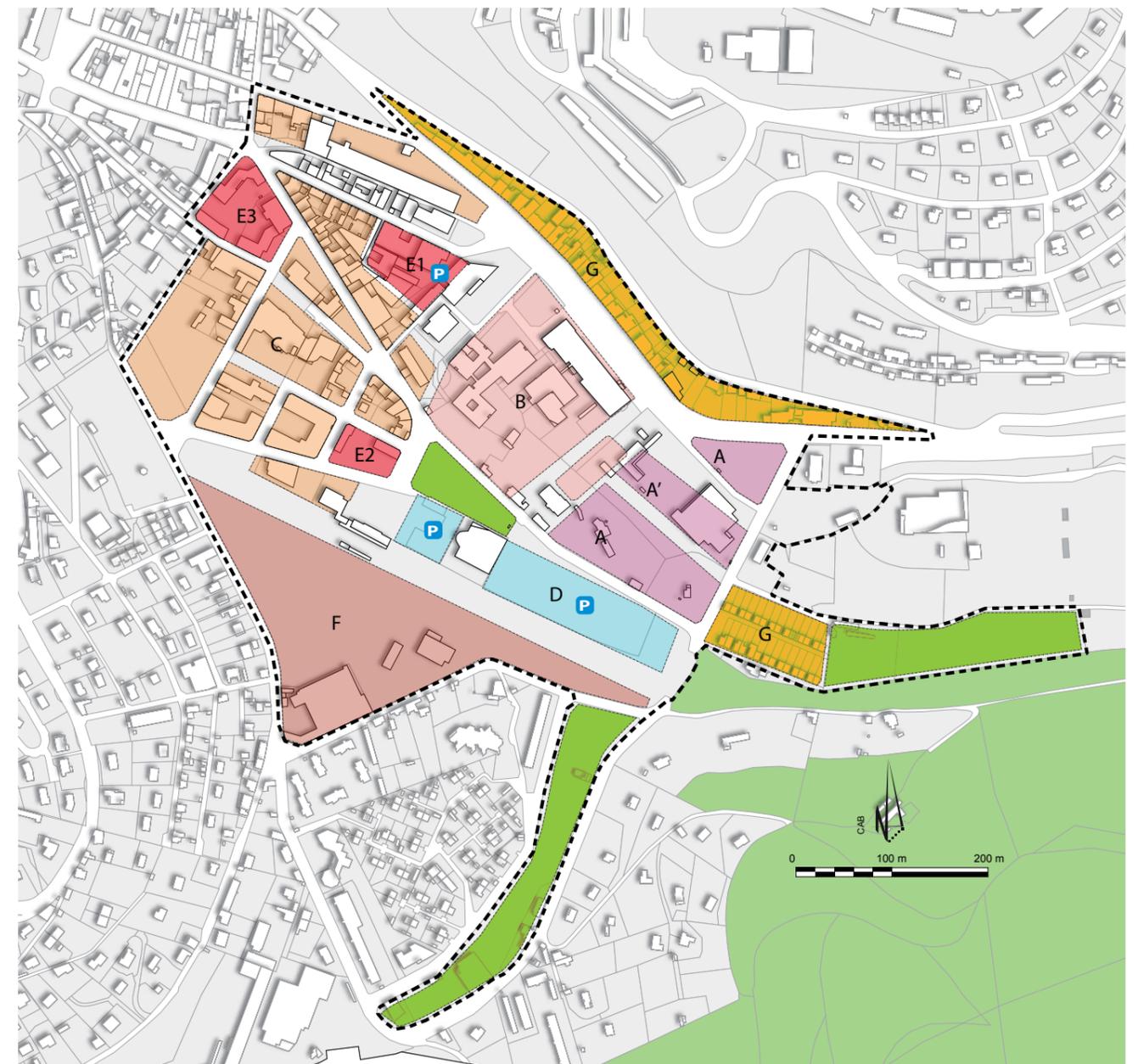
Conformément aux dispositions édictées dans le règlement, pour les opérations de plus de 30 logements, 1/3 de la superficie sera dévolue au logement abordable au sens du PLH. Concernant les formes urbaines, le collectif sera majoritaire avec une intensité croissante en se rapprochant du centre -ville. Chaque séquence possédera une cohérence urbaine et architecturale. Certains îlots (E et F), importants dans le processus de transformation du quartier, nécessitent un projet d'ensemble.

La mixité urbaine actuelle sera maintenue. En effet, la présence de la gare, les disponibilités foncières, la présence actuelle de surfaces commerciales sont des atouts indéniables pour l'accueil de différents activités et services.

Les futurs programmes s'inscriront

dans le projet urbain d'ensemble au travers des principes suivants :

- une implantation des nouveaux bâtis, cohérente avec l'urbanité recherchée,
- une cohérence morphologique avec le bâti existant grâce à des hauteurs et gabarits harmonieux, n'excluant en rien l'architecture contemporaine ou innovante,
- une programmation de logements qui privilégie le collectif ne dépassant pas les 5 niveaux (R+4 + attique), qui laisse une place à d'autres produits habitat, et qui permet l'évolutivité des logements,
- la prise en compte des qualités paysagères des terrains, notamment leur relief propre et le raccord aux voies bordant les terrain,
- des aménagements favorisant les modes de vie et d'habiter collectifs et respectueux de l'environnement notamment dans la gestion des ressources au quotidien (eau, déchet, énergie...),
- la sobriété énergétique dans l'ensemble des projets de construction et de réhabilitation, en allant au-delà des normes en cours au moment des dépôts de permis,
- l'utilisation de matériaux au cycle de vie optimisé dans la conception des bâtiments,
- une offre de services mieux



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



1-LE QUARTIER GARE

équilibrée entre la partie basse et la partie haute du quartier et mieux intégrée à la trame urbaine.

Six secteurs de renouvellement urbain ont été définis :

Secteur A : C'est la première séquence de l'entrée de ville. En interface avec le grand paysage, ce secteur offrira une diversité des formes d'habitat et des espaces paysagers de qualité. L'alignement sera assuré le long de l'avenue Edouard Herriot et au droit de l'espace public majeur d'entrée de ville (2.1).

Le **sous-secteur A'** est actuellement partiellement inconstructible en application du PPRNI. Des travaux hydrauliques pourraient faire évoluer cette réglementation.

Secteur B : C'est la deuxième séquence de l'entrée de ville. Ce secteur urbain est actuellement mixte équipements/économie. Il est appelé à se diversifier avec une offre résidentielle. Il intègre la réhabilitation du bâtiment J.B. Martin, dont le programme à dominante économique, n'est pas encore arrêté. Un alignement sera tenu sur l'axe visuel Nord-Sud vers le château (côté Est). Sur la partie basse, en vis-à-vis de l'usine JB Martin, afin de favoriser la mise en valeur architecturale du bâtiment,

favoriser les vues et la perméabilité piétonne de l'îlot, l'implantation pourrait se faire en peigne et en recul par rapport à la nouvelle voie avec des parkings en rez-de-chaussée. Sur la partie haute, les immeubles seront implantés à l'alignement du boulevard JB Martin.

Secteur C : Dernière séquence de l'entrée de ville, et accroche à l'hyper-centre. Ce sont aujourd'hui des îlots urbains mixtes équipements/activités/logements. Ce secteur est constitué par une trame déjà existante (hors prolongement de la rue de Serbie) à conforter. Il connaîtra une diversification avec une offre résidentielle principalement collective. Les équipements d'éducation et les foyers pour personnes âgées participant à la vie de quartier ont toute leur place et sont même à conforter. A l'inverse, la caserne, compte tenu de ses nouveaux impératifs liés à la surveillance et à la sécurité des tunnels de l'autoroute A89, verra sans doute un déplacement vers un autre site plus proche des accès autoroutiers.

Secteur D : Au droit de la Gare et des voies ferrées, cet îlot conserve sa vocation de stationnement pour le rabattement du pôle multimodal et pour la salle des fêtes. Il accueillera également pour partie les employés et les visiteurs du centre hospitalier.

LÉGENDE

-  Limites de l'OAP
-  **secteur A** : 1ère séquence - diversité des formes d'habitat
-  **secteur B** : 2ème séquence - secteur mixte (équipements/économie) diversification souhaitée avec une offre résidentielle
-  **secteur C** : 3ème séquence - secteur mixte (équipements / économie / résidentiel) diversification souhaitée avec une offre résidentielle principalement collective
-  **secteur D** : stationnement pôle multimodal - équipements
-  alignement imposé
-  **secteur E** : îlots mixtes avec un projet d'ensemble
-  **secteur F** : îlot d'implantation du centre hospitalier Nord-Ouest
-  **secteur G** : îlots résidentiels avec une cohérence urbaine
-  espaces verts à réintégrer dans la trame urbaine
-  stationnements publics

LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES PAR SECTEUR





1-LE QUARTIER GARE

Une réserve foncière est prévue à l'Est du tènement.

Secteur E: Trois secteurs localisés de manière stratégique sont destinés à de multiples fonctions urbaines (programmes mixtes résidentiels, commerciaux, tertiaires et d'accueil de places de parking public etc). De ce fait, chaque programme devra rechercher une cohérence d'ensemble avec les autres programmes.

Secteur E1 : Ce secteur nécessite une recomposition dans son ensemble pour accueillir une offre commerciale, tertiaire, des logements et un parking public. La principale façade donnera sur la place basse recomposée.

Secteur E2 : Ce secteur devra permettre de rééquilibrer l'offre de services à proximité de la gare. Une offre de logements et ou d'équipement pourra venir compléter le programme. La façade principale donnera sur le parvis du pôle multimodal.

Secteur E3 : Ce secteur accueillera une offre économique et/ou un parking public. L'accroche des façades avec le centre-ville devra être soignée.

Secteur F: Ce secteur est destiné à l'accueil du nouvel hôpital de Tarare au rayonnement supracommunal.

Celui-ci s'implantera en cohérence avec la grande strate paysagère 1.4 et mode doux 4.1 et 4.2. Un parvis reliera l'entrée principale au boulevard Garibaldi pour une accroche avec le quartier des hauts de Moncet (3.2). L'élévation nord du bâtiment, en vis-à-vis des quais de la gare ne doit pas être traitée comme un arrière uniquement fonctionnel, mais comme une façade qui s'ouvre sur le reste de la ville. La libération du foncier à terme de l'usine Rocle, permettra une extension future de l'hôpital (Emplacement réservé au PLU).

L'accessibilité directe de la gare côté Nord et côté Sud sera recherchée, et ce, quelque soit le parti d'aménagement retenu pour le futur hôpital.

Secteur G : deux secteurs qui présentent une cohérence urbaine et architecturale. La cité Martin est d'ailleurs repérée comme élément de paysage au titre de l'article L123-1-5-7 sur le plan de zonage.

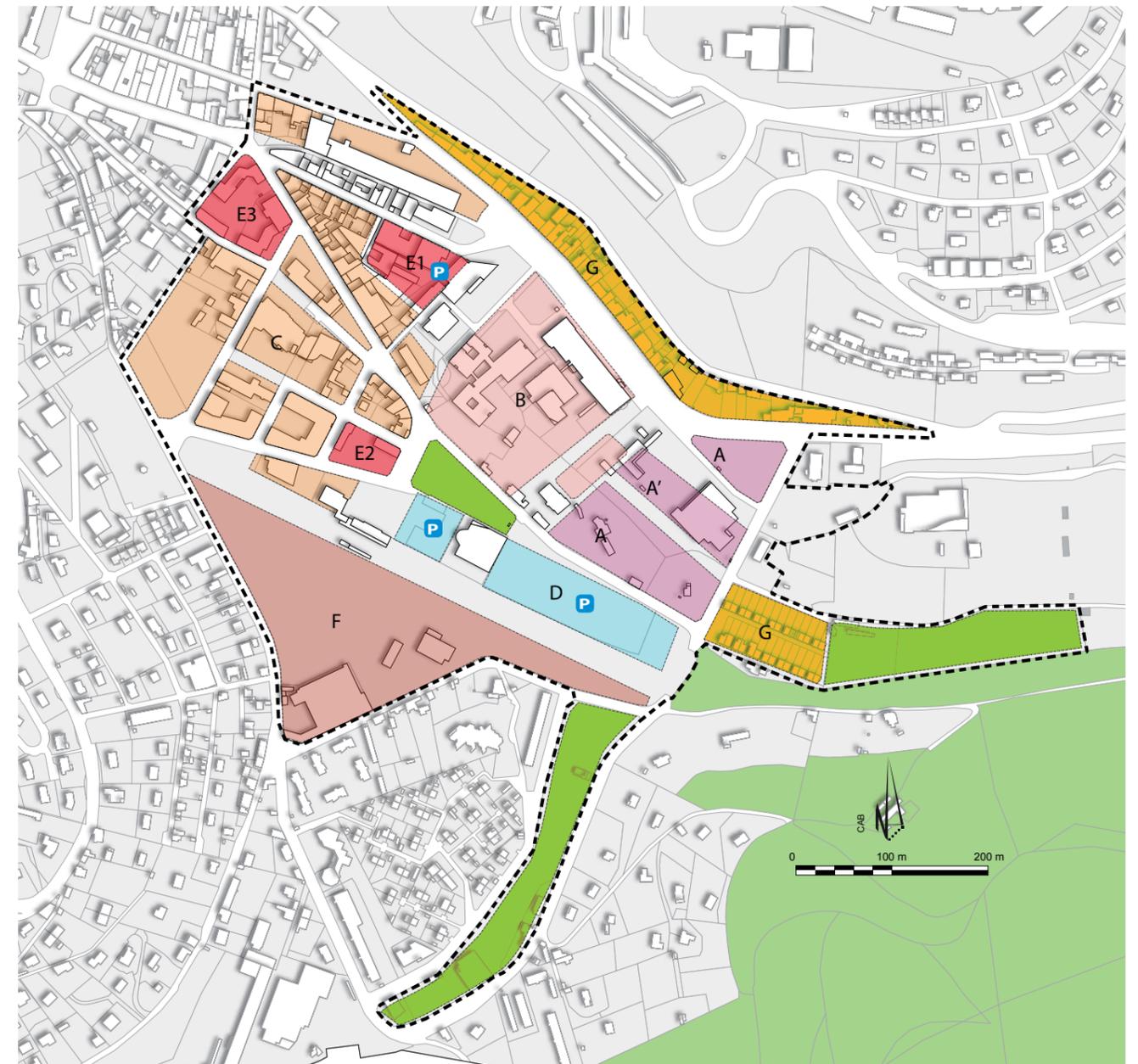
Il s'agira de conserver l'esprit des lieux tout en requalifiant un bâti majoritairement vétuste.

Sur le front bâti le long de l'avenue Édouard Herriot, des démolitions reconstructions sont possibles à condition de respecter la simplicité de la trame architecturale des bâtiments existants

LÉGENDE

	Limites de l'OAP		secteur E : îlots mixtes avec un projet d'ensemble
	secteur A : 1ère séquence - diversité des formes d'habitat		secteur F : îlot d'implantation du centre hospitalier Nord-Ouest
	secteur B : 2ème séquence - secteur mixte (équipements/économie) diversification souhaitée avec une offre résidentielle		secteur G : îlots résidentiels avec une cohérence urbaine
	secteur C : 3ème séquence - secteur mixte (équipements / économie / résidentiel) diversification souhaitée avec une offre résidentielle principalement collective		espaces verts à réintégrer dans la trame urbaine
	secteur D : stationnement pôle multimodal - équipements		stationnements publics
	alignement imposé		

LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES PAR SECTEUR





1-LE QUARTIER GARE

L'ESSENTIEL

Objectif :

Le projet urbain de la Ville donne au quartier gare une identité plus résidentielle qu'aujourd'hui tout en confortant sa mixité fonctionnelle et en fait un levier du développement de tout le territoire

Le concept d'aménagement :

Le concept d'aménagement du quartier est celui de la ville « **RENOUVELÉE** ». Il se traduit par 6 grands principes :

1. Pacifier le centre-ville par le dévoiement partiel de la RN7. un nouveau rapport au centre-ville est envisagé, en concentrant les deux sens de circulation de la RN7 sur le barreau sud actuel, traité en boulevard urbain (bvd Voltaire / Rue Boucher de Perthes - Edouard Herriot). Cela permettra de libérer le centre ville des flux de transit, de gagner en aménité et commercialité sur la rue de la République.
2. Retrouver une attractivité résidentielle et économique par la qualité des espaces publics et des constructions.
3. Révéler l'identité du lieu et mettre en valeur le patrimoine. Les vues sur les collines sont privilégiées, la rivière mise à jour, le patrimoine industriel mis en valeur.
4. Restituer les continuités.

Ce quartier comprend de nombreuses coupures (relief, enclaves, infrastructures de transport...). Le projet conserve les voies de circulation structurantes et enrichit la trame viaire par des dessertes secondaires et des voies dédiées aux modes doux.

5. Retrouver une lisibilité urbaine en intégrant mieux les activités économiques grâce à des adressages pertinents et fonctionnels.
6. Répondre à l'urgence climatique et environnementale en proposant un nouveau modèle environnemental, tissant des liens entre espaces naturels et urbains, prenant en compte la gestion des eaux pluviales et les risques d'inondation. Mais aussi en favorisant des aménagements et des bâtiments globalement sobres en énergie, sains, favorisant la perméabilité et réduisant les îlots de chaleur...

Le phasage du projet conduit à engager prioritairement la recomposition de l'îlot Boucher de Perthes, l'aménagement de la place basse, la création du profil de voie nécessaire au dévoiement de la RN7 sur la rue Boucher de Perthes, tout en accompagnant la relocalisation du centre hospitalier et la mutation du site Bel Air.

LÉGENDE

- Limites de l'OAP
- La RN7 Futur axe structurant de la commune
- Principe de voirie d'accès principale
- Principe de voirie d'accès secondaire
- Principe de liaison à dominante piétonnière
- places publiques principales
- espaces verts à réintégrer dans la trame verte urbaine
- espaces d'articulation favorisant les liens entre secteurs ou quartiers
- rivières couvertes
- rivières découvertes
- secteur A** : 1ère séquence - diversité des formes d'habitat
- secteur B** : 2ème séquence - secteur mixte (équipements/économie) diversification souhaitée avec une offre résidentielle
- secteur C** : 3ème séquence - secteur mixte (équipements / économie / résidentiel) diversification souhaitée avec une offre résidentielle principalement collective
- secteur D** : stationnement pôle multimodal - équipements
- secteur E** : îlots mixtes avec un projet d'ensemble
- secteur F** : îlot d'implantation du centre hospitalier Nord-Ouest
- secteur G** : îlots résidentiels avec une cohérence urbaine
- alignement imposé
- stationnements publics

