

attendant de préciser ce qu'elle souhaite y voir réaliser, et comme indiqué dans le règlement, cela nécessitera une modification du PLU ».

Dans les autres outils :

La création du parking relais fer/route est plus concrètement engagée. La commune y a consacré un **emplacement réservé** : l'ER 5 se situe dans la ZI n°1, en bordure de la RD751.

La mise en place d'un réseau de pistes cyclables cohérent avec celui de l'agglomération

Tour(s)plus a initié en 2000 une politique de développement des itinéraires cyclables d'agglomération, reprise ensuite dans le PDU. Joué-lès-Tours est traversée par ces continuités qui pourront constituer localement le premier niveau d'un réseau maillé et hiérarchisé. Le travail sur la hiérarchisation de la voirie et sur le partage de l'espace public à l'échelle des grands secteurs de la commune complète cette démarche et permet d'identifier les continuités cyclables à établir.

Cette politique de réseau sera complétée d'une réglementation obligeant la prise en compte de stationnement vélos dans les nouvelles constructions d'habitat collectif ou d'activités, comme prescrit dans le PDU.

TRADUCTION DANS LE PLU

Dans le zonage, le règlement et les autres outils liés, dans les orientations d'aménagement

Dans la plupart des nouvelles opérations d'aménagement, notamment pour les zones à dominante d'habitat, des voiries mixtes sont prévues, associant donc de manière quasi systématique la circulation cycliste aux réseaux de déplacement.

Dans le règlement

Pour la plupart des zones constructibles figure dans le règlement (à l'article 12) l'obligation de prévoir des stationnements vélos dans toute opération de construction : que ce soit dans un « local fermé et facilement accessible » qui doit être intégré aux projets de logements collectifs ou un « espace de stationnement visible et facile à surveiller » pour les zones d'activités. La place des deux-roues est bien affirmée.

Dans les autres outils

Les emplacements réservés, utilisés à des fins d'aménagement de voiries sont ici un outil très efficace. C'est ainsi que **deux zones ont été identifiées pour accueillir une liaison mixte piétons cyclistes, les ER 9 et 15.** L'ER 9 est assez remarquable car il représente une surface de 1,67 ha de piste cyclable, orientée selon une direction est-ouest, sur la RD 127. Il existait déjà dans le POS alors que l'ER 15 a été instauré par le PLU.

Conclusion

L'intérêt du cas de Joué-lès-Tours réside dans le fait que ce projet de transport en commun a initié une dynamique d'opérations sur le territoire de la commune. De nombreux autres projets se sont portés sur des îlots à requalifier autour du tracé du TCSP, ou des espaces publics proches à redensifier. L'extension de cette ligne vers le sud a engagé la municipalité à urbaniser un vaste secteur au Sud. Les déplacements ont gagné une place de choix dans le projet communal et par conséquent dans le document d'urbanisme.

Sigles et abréviations

- ER : Emplacement Réservé
- OA : Orientations d'aménagement
- PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- PDU : Plan de Déplacements Urbains
- PLH : Plan Local de l'Habitat
- TCSP : Transport en Commun en Site Propre
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

Contacts :

Olivier Bachelard
CERTU/URB
9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06
Té : 04 72 74 57 88
Mél : olivier.bachelard@equipement.gouv.fr

Mairie de Joué-lès-Tours
Hôtel de Ville - Place François Mitterrand - BP 108
37301 Joué-lès-Tours Cedex
Tél. 02 47 39 70 00
Fax. 02 47 39 71 14

Agence d'Urbanisme de Tours
3 cour 56, avenue Marcel Dassault - BP 601
37206 Tours Cedex 3
Tél : 02 47 71 70 70
Fax : 02 47 71 70 99

DDE Tours
cité administrative du Cluzel
61, avenue Grammont 37000 Tours

Certu

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est le document de planification à l'échelle communale. Il a remplacé le Plan d'Occupation des Sols avec la Loi SRU du 13 décembre 2000.

Le dossier de PLU est composé de divers éléments :

- Un **PADD**
- Des **orientations d'aménagement par quartier ou par secteur (facultatifs)**
- Un **règlement et ses documents graphiques**
- Un **rapport de présentation**
- Des **annexes**

2007/05



Le PLU

Le Plan Local d'Urbanisme

Le TCSP comme élément fondateur du projet Joué-lès-Tours

Commune périurbaine d'Indre-et-Loire, Joué-lès-Tours bénéficie du dynamisme de l'agglomération de Tours, «si proche» de Paris grâce à l'autoroute et au TGV. Son PLU, approuvé en juin 2006, comporte un volet déplacement montrant l'importance de cette thématique dans la relation avec Tours et dans le projet de ville.

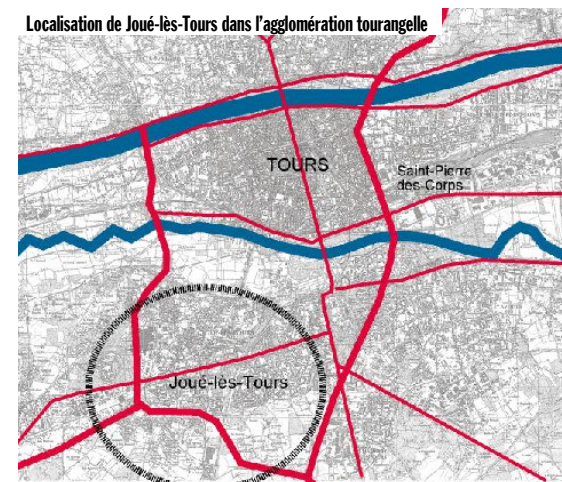


Le contexte

Joué-lès-Tours au cœur d'une agglomération dynamique

Deuxième commune du département, Joué-lès-Tours a pour caractéristiques :

- une **population de plus de 35 000 habitants** (pour 300 000 dans l'agglomération), due à une forte expansion durant les années 60 à 80, stabilisée aujourd'hui .
- une **dynamique fondée sur une forte polarisation des fonctions urbaines sur le centre de Tours** (emplois, commerces, administrations, enseignement) et une **très bonne accessibilité de l'agglomération tourangelle** à l'échelle inter-régionale.
- une **tendance à la péri-urbanisation** dans la



commune; la croissance de l'agglomération se faisant aux dépens de la première couronne urbaine, à laquelle appartient Joué-lès-Tours.

- une **logique d'opérations** qui est le **moteur de la croissance urbaine communale**, mais qui a produit des quartiers uniformes et mono-fonctionnels révélant aujourd'hui des difficultés en terme de relations inter-quartiers, fonctionnelles et socio-économiques, malgré les facilités d'accès entre Tours et Joué-lès-Tours.
- un **centre-ville éclaté**, spatialement important, mais dont les fonctions discontinues provoquent une **organisation peu lisible**. Une démarche de restructuration a été engagée par la municipalité, en réaction à son déclin démographique et à son manque d'attractivité commerciale, tentant d'insuffler à la commune la dynamique de l'agglomération.
- des activités à dominante industrielle comptant plus de 13 000 emplois, tandis que l'agglomération se positionne davantage sur le secteur tertiaire.
- l'inscription à des démarches intercommunales :
 - la **communauté d'agglomération Tour(s)plus** créée en 2000 (14 communes, **PLH** approuvé en 2004)
 - le **SITCAT, Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Tourangelle** (21 communes, **PDU** approuvé en 2002)
 - une démarche de **SCOT** en phase d'élaboration du diagnostic, sur 40 communes (Tour(s)plus et 4 communautés de communes).

BILAN et ENJEUX

La collectivité a fait le constat, au travers du diagnostic de PLU, d'un **déficit d'image** qui permet de comprendre le relatif déclin de la commune. Celui-ci s'explique par un **manque de lisibilité dans la structuration urbaine** (notamment du centre), des espaces publics peu valorisés, une dominante industrielle dans une agglomération plutôt tertiaire, l'existence de grands quartiers d'habitat social, l'absence d'équipement de niveau d'agglomération...

Elle a décidé de lancer des **actions pour redynamiser le centre ville** qui perd peu à peu sa substance. Il s'agit notamment d'actions volontaristes pour soutenir le commerce (Projet Fisac), de programmation de logement, d'un projet urbain à l'échelle du centre élargi (Projet Reichen et Robert - 2000).

Le diagnostic sous l'angle des déplacements

Le diagnostic du PLU a permis de mettre à jour les constats suivants :

- une **bonne accessibilité** au coeur d'une **agglomération « carrefour autoroutier »** et « **carrefour ferroviaire** ». L'arrivée récente de grandes infrastructures routières sur le territoire communal (A85 et boulevard périphérique) a permis de détourner une part des flux des voies du centre,
- la commune possède des **caractéristiques urbaines qui favorisent l'utilisation de la voiture** (organisation des fonctions, espaces publics routiers...) et **laissent peu de place aux circulations douces**. Ce phénomène est accentué par la situation de Joué-lès-Tours, dans une agglomération avec de nombreuses coupures urbaines qui orientent largement l'architecture des réseaux et font des lieux de franchissement des points névralgiques,
- une **offre intéressante pour les modes alternatifs à la voiture** existe sur le territoire avec quatre lignes de bus qui traversent les différents quartiers, deux gares SNCF qui mettent la commune à moins de 10 mn du centre de Tours et des opportunités importantes liées à l'arrivée du TCSP (qui engendre une réorganisation globale du réseau de transport collectif urbain au sein de l'agglomération),
- le **réseau vélo est limité et morcelé** et nécessite une réflexion globale.

Le PDU impose ses objectifs au document d'urbanisme communal

Les **grands enjeux** décelés sur l'agglomération sont les suivants :

- le rééquilibrage de la croissance entre le centre, la première couronne urbaine et le périurbain,

- la maîtrise de l'étalement urbain,
- le desserrement de la pression automobile subie par le centre de l'agglomération,
- le report des grands flux de transit à l'extérieur de l'agglomération,
- la diminution de la part automobile dans les déplacements et des nuisances liées.
- la réorientation de la croissance urbaine autour des centralités.

Au delà de ces enjeux d'agglomération, le PLU de Joué-lès-Tours doit intégrer les objectifs suivants :

- * Une politique de partage équilibré de l'espace public, fil rouge du PDU, avec une hiérarchisation en 4 niveaux, a été retenue (grand transit, réseau d'échanges, réseau inter-quartiers, desserte locale), et peut être affinée sur des échelles locales. Elle permet de redonner leur place aux piétons et personnes à mobilité réduite.
- * **La priorité donnée au transport collectif**, avec un dispositif d'organisation global et hiérarchisé, s'appuyant sur le projet de deux lignes de TCSP, des lignes « fortes » de bus et un réseau recomposé, un système de transport à la demande, des parcs-relais, une desserte ferroviaire périurbaine avec des gares multimodales...
- * Une **politique globale de stationnement** structurée autour d'une mise en réseau de parcs de stationnements : parcs relais, parcs péri-centraux, parcs d'hypercentre.
- * La **mise en place d'une politique cyclable d'agglomération** qui reprend les objectifs et le schéma directeur d'agglomération défini depuis 2000.

Le projet urbain de Joué-lès-Tours

Les objectifs généraux du projet

Attirer de nouvelles populations

Objectif principal du PLU, dans un contexte de vieillissement de la population et de stagnation démographique, il s'inscrit dans le cadre du PLH intercommunal et d'une mise en cohérence des enjeux d'agglomération pour limiter l'étalement urbain périphérique, intégrant à la fois des processus d'extension et de renouvellement urbains.

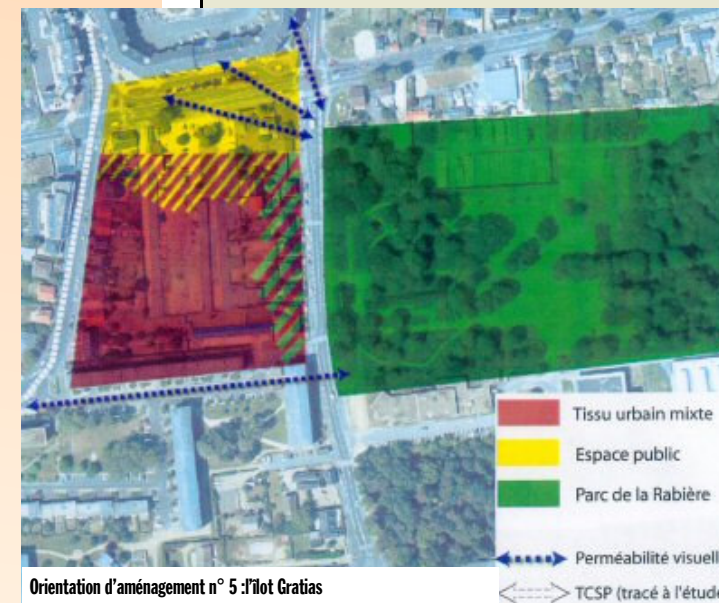
Renforcer l'attractivité du centre-ville

Le PLU complète le projet urbain global, par une politique de renouvellement urbain et de reconquête des espaces publics, en s'appuyant notamment sur l'arrivée du TCSP, de manière à contrer le déclin démographique et commercial récent du centre ville.

TRADUCTION DANS LE PLU

Dans les orientations d'aménagement

- La plupart des voiries projetées dans les opérations d'extension urbaine sont mixtes, associant les liaisons douces (piétons et vélos) à l'usage de la voiture. C'est le cas dans les **OA 1, 2 et 4** concernant des futurs quartiers à dominante d'habitat individuel ou mixte. L'OA 4 envisage même la réalisation d'une « avenue-parc » symbole du partage des modes et d'un certain effort paysager, pensée comme le coeur du projet.
- Sur l'**îlot Gratias (OA 5)**, une place publique est envisagée, englobant le boulevard Jean Jaurès, lui permettant ainsi de développer son caractère d'espace public non plus seulement réservé aux voitures, mais polyvalent. De plus, cette place assure la continuité de liaisons et d'aménagements dédiés aux circulations douces, reliant les secteurs sud (quartier Rabière) à l'hypercentre. Il s'agit d'une vraie « zone couture », en bordure du Parc de la Rabière.



Dans les autres outils

La reconquête de certaines zones peut aussi être envisagée au travers de la mise en place par le maire de zones à vitesse réduite de type **zones 30** ou **zones 15**, permettant réellement de maîtriser la vitesse dans ces secteurs et de redonner une place aux circulations douces. Ces mesures seront prises par arrêté, en dehors du PLU.

L'aménagement des pôles intermodaux

De par la co-existence d'infrastructures routières et de réseaux de transports collectifs de niveau d'agglomération, la commune est concernée par les hypothèses d'aménagement de pôles d'échanges intermodaux portées par le SITCAT.

Plusieurs éventualités existent :

- **Valorisation des gares SNCF** : la gare centrale propose des liaisons quotidiennes vers Tours et doit être valorisée en tant que point d'échange intermodal. Le déplacement du point d'arrêt est envisagé, afin de le localiser en interconnexion avec la future ligne de TCSP.
- **Création de parcs relais sur la ligne TCSP** : certains terrains proches des tracés retenus pour l'extension du TCSP sont intéressants pour ce projet de parc relais, mais déjà fortement convoités pour d'autres fonctions (extension du lycée, développement de la centralité commerciale...). Des précisions sont encore attendues sur ce volet du prolongement.
- **Création d'un parking relais fer/route** : Il existe un secteur stratégique pour aménager un pôle d'échanges fer/route, à la sortie de l'échangeur du centre-ville, à condition de créer un nouveau point d'arrêt SNCF doté d'un parking relais.

TRADUCTION DANS LE PLU

Ces aménagements n'ont pas toujours de traduction réglementaire ferme : ils sont surtout issus d'hypothèses posées par le SITCAT ou d'orientations conformes au contenu du PDU.

Ainsi, le projet de déplacement de la gare apparaît uniquement dans des cartes du SITCAT, comme hypothèse envisagée pour le développement des différents modes de transports en commun. La nécessité d'aménager les abords de la gare est présente dans le PADD et le rapport de présentation du PLU, sans toutefois faire l'objet d'une orientation d'aménagement précise.

Dans le zonage et le règlement :

Malgré une validation politique actuelle, le prolongement du TCSP reste un projet informel dans le PLU.

En effet, au moment de l'élaboration du document d'urbanisme, le tracé de la ligne est incertain : il apparaît dans le PADD et dans plusieurs cartes réalisées par le SITCAT, mais reste alors une orientation à long terme. Trois hypothèses de tracé ont été envisagées. Elles ouvrent sur un projet d'extension urbaine qui apparaît dans le PADD. Cette extension a été partagée en plusieurs phases, certaines à court ou moyen terme et d'autres à plus long terme.

D'une part, le **secteur 3AU** à l'Est, est circonscrit dans une OA, où sera prolongé le tracé du TCSP. Même si les aménagements liés au TCSP restent encore flous, et si le règlement précise que l'urbanisation se fera dans le cadre d'opérations d'ensemble, cette zone comprend des règles précises qui la rendent constructible immédiatement. Par exemple, les attentes en terme de stationnement sont très détaillées, à raison de normes minimales selon les usages visés par les futurs locaux.

D'autre part, la partie Ouest de l'extension urbaine est classée en **zone AUh**, « secteur d'extension future de l'espace urbain à dominante résidentielle ». La commune n'a donc pas encore ouvert cette zone à l'urbanisation,

Orientation d'aménagement n° 2 : la Bufeterie



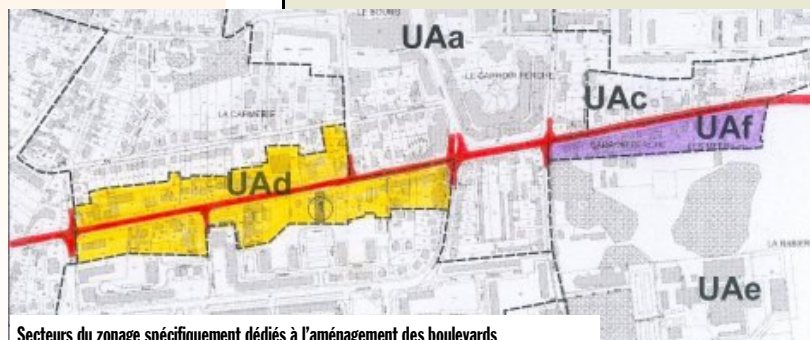
Ces photos montrent l'importance du traitement des voiries dans ces projets, tout comme le prouvent les objectifs, explicites : « relier ce nouveau quartier à son environnement » ou « désenclaver ces secteurs ».

Dans le zonage et le règlement

- Pour les entrées de ville, l'article L111.1-4 est appliqué, imposant des reculs aux constructions et installations, en dehors des espaces urbanisés, sur une bande de 100 ou 75 mètres de part et d'autre de l'axe des voies (selon leur gabarit).

Le PLU impose également des restrictions plus fermes, lorsque la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ou paysagère l'exige. C'est le cas ici de manière simple dans le secteur 2AU où « le recul constituant un espace public le long de la RD751 doit être végétalisé » et plus précisément dans le secteur UY où les préconisations en matière de plantations sont nombreuses (cf article13).

- Requalifier les boulevards passe par une harmonisation de l'aspect de ces rues, grâce à des opérations de densification des abords de ces rues. Afin de favoriser une restructuration la plus cohérente possible, des secteurs UAd et UAf ont été créés, incluant les linéaires, îlots et bâtiments concernés. Ce sont des secteurs spécifiques de la zone UA, dédiés spécifiquement à la restructuration des abords du boulevard Jean Jaurès (RD 751). Ils ont été isolés pour permettre de recréer la continuité du boulevard, pour aménager l'espace public et renforcer le caractère urbain du centre-ville. Il est aussi prévu par ces opérations de créer une transition vers la zone de grands ensembles en arrière.

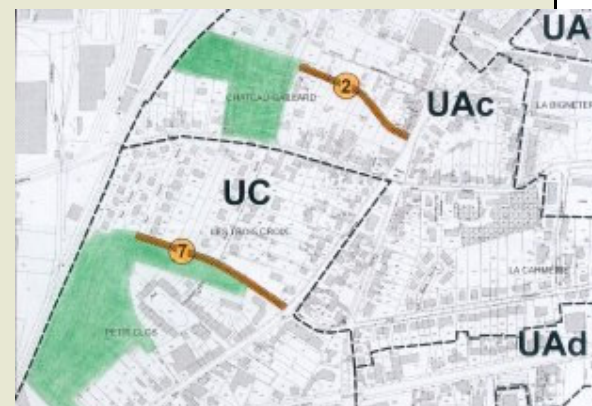


Secteurs du zonage spécifiquement dédiés à l'aménagement des boulevards

Ces zones comprennent des règles particulières pour mettre en œuvre cette requalification, visant notamment les normes d'implantations des constructions, aux articles 6-7-8 et 9-10. La recombinaison des boulevards passe ainsi par l'imposition de plusieurs mesures : un recul de 5m par rapport à l'alignement des voiries, l'obligation de construction sur les limites séparatives latérales, la préservation de vues sur le Parc de la Rabière par le respect d'une certaine distance entre les bâtiments, la limitation à une hauteur de R+3 maximum (11,90 m). De plus, une attention particulière est portée à la succession harmonieuse des « pleins et vides » des façades donnant sur le boulevard.

Dans les autres outils

Quelques emplacements réservés sont mis en place, la plupart concernant des petites modifications ou créations de voiries pour relier des voies ou quartiers entre eux et éviter les discontinuités (ER 1-2-3-7-8-11-12-16). Certains concernent des voies de liaisons entre secteurs existants, pour améliorer le maillage du tissu urbain, comme c'est le cas pour les ER1-3-8-11-12. D'autres ouvrent vers des zones libres d'aménagement futur, proches du centre ville (ER2-7-16).



Emplacements réservés pour la création de voiries ouvrant des zones d'aménagement futur

C- Développer une politique de partage des modes, en cohérence avec le PDU

Les objectifs suivants sont listés dans le PADD :

- proposer une alternative douce à l'utilisation de la voiture pour les loisirs et le quotidien
- développer la trame verte de la commune en s'appuyant sur l'existant : parcs, mails, vallons, ...
- créer une offre de transports alternatifs reliée à celle de l'agglomération
- mailler le territoire communal et irriguer les nouveaux quartiers et les opérations futures

Un partage de l'espace public

En cohérence avec la hiérarchisation de la voirie, le partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs à la voiture a constitué un principe de base dans la réflexion menée. Les voies stratégiques ont été identifiées et ont fait l'objet du tracé de profils-types avec l'établissement de coupes en travers.

Améliorer la lisibilité de la ville et les liaisons inter-quartiers

Objectif lié à la volonté de créer du lien entre des quartiers, au delà des logiques d'opération : liens fonctionnels, sociaux, continuités urbaines, fonctionnement des équipements... Ces liens sont fondamentaux, au regard des coupures urbaines qui fragmentent le territoire et qui mettent en avant les enjeux de franchissement.

L'approche déplacements dans la réflexion sur le projet

Les déplacements : un levier au service d'autres problématiques

La problématique des déplacements n'est pas un thème central du document ni des démarches de concertation. Elle n'est pas affichée directement comme une priorité, pour des élus préoccupés par l'évolution démographique, la vitalité commerciale du centre, le développement économique et le rôle de Joué-lès-Tours à l'échelle de l'agglomération.

Néanmoins, une prise de conscience apparaît sur les conséquences de la répartition modale, en termes d'organisation et de fonctionnement urbain et en terme d'image « routière » de la commune. Il a donc été convenu que le thème des déplacements serait traité tout au long de la démarche de projet à travers différentes entrées thématiques ou géographiques.

Le traitement de l'espace public : clé d'entrée des politiques de déplacements

L'aménagement de l'espace public est depuis longtemps au cœur des problématiques urbaines dans l'agglomération, du fait du contexte (vallée de la Loire, patrimoine mondial...) et au travers des politiques de la ville de Tours, notamment son plan d'embellissement.

La qualité de l'espace public est centrale et les objectifs de hiérarchisation et partage de celui-ci permettent d'articuler l'ensemble des problématiques plus sectorielles : c'est ainsi que les transports sont abordés sous un angle plus qualitatif que technique.

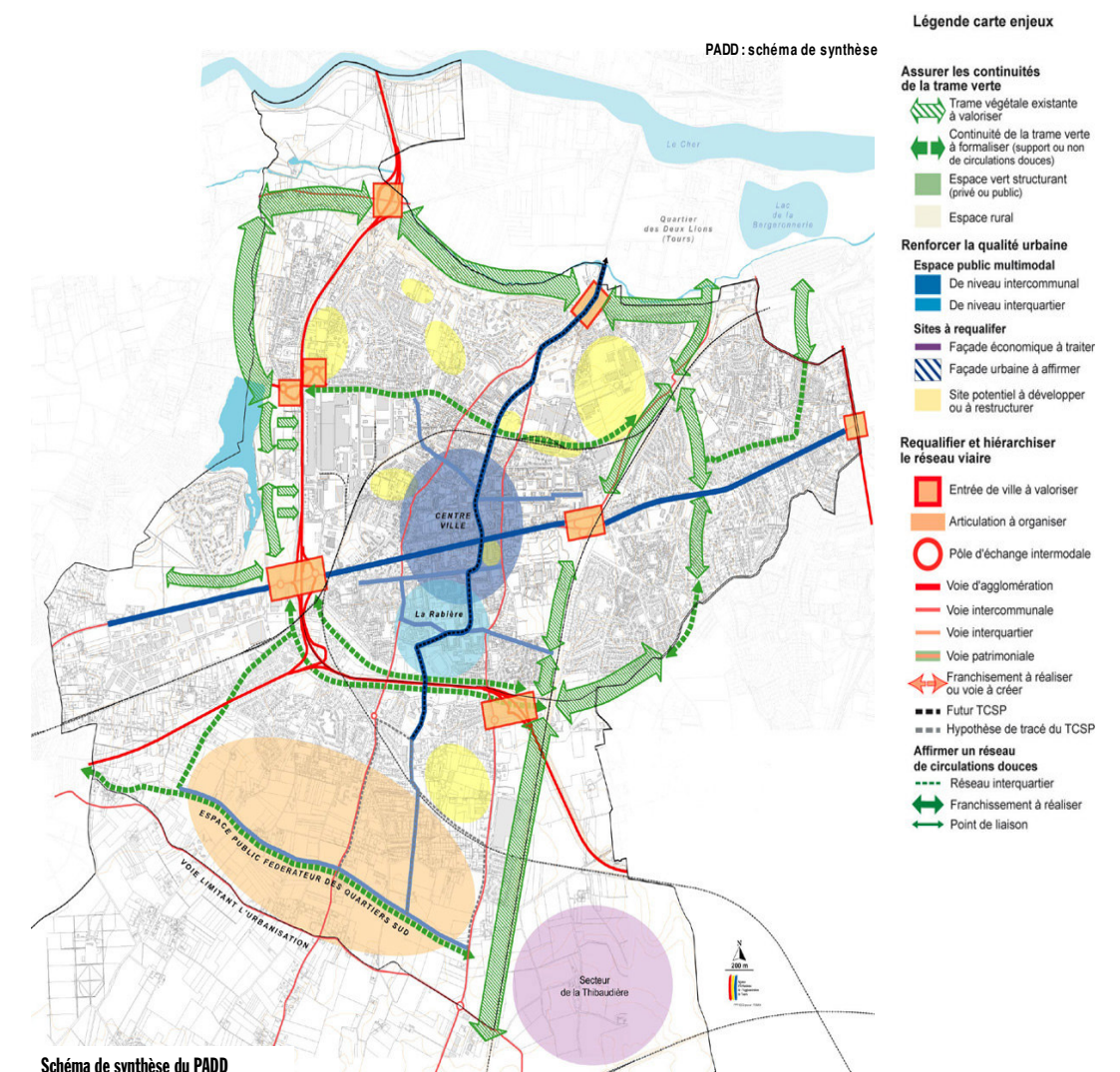


Schéma de synthèse du PADD

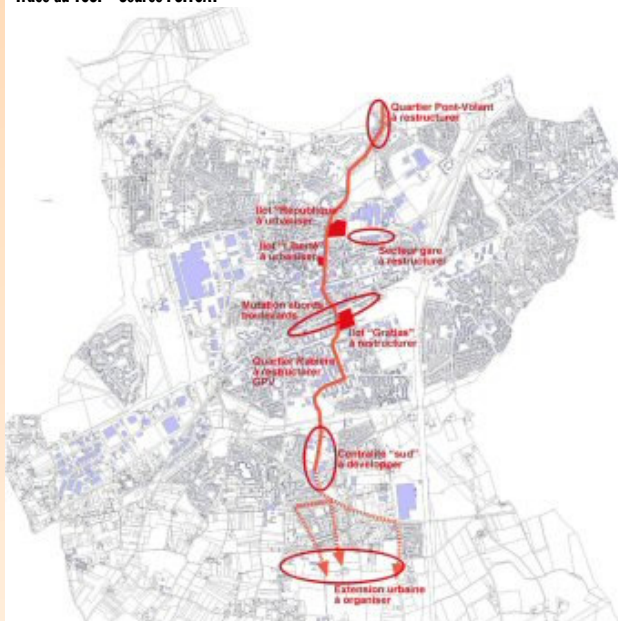
Les principes du PADD concernant les déplacements

A- Mettre en place un TCSP, levier du développement urbain

Les objectifs suivants sont listés dans le PADD :

- développer une nouvelle offre de transport pouvant diminuer la pression automobile
- relier les centralités de l'agglomération et articuler les polarités de la commune
- rechercher la cohérence urbanisme/transport (densités, localisation d'équipements...)
- proposer une nouvelle accessibilité par les modes alternatifs
- agir sur les espaces publics traversés : les rendre structurants, partagés, lisibles et attractifs

Tracé du TCSP - Source : SITCAT



Le TCSP, élément moteur du renouvellement

Ce projet a fait émerger d'autres opérations d'aménagement dans différents secteurs de la ville. Il a incité la municipalité à recomposer des zones dont le positionnement a été redéfini avec le passage du TCSP.

TRADUCTION DANS LE PLU

Dans les orientations d'aménagement

Ilot Gratias : secteur de renouvellement urbain à enjeu, entre l'hypercentre et le quartier d'habitat social de la Rabière.

Desservi par le TCSP, sa localisation stratégique permet d'envisager l'implantation d'un équipement de niveau intercommunal dans une opération d'urbanisme mixte habitat et activités et réaménageant l'espace public.

Dans le zonage

Le SITCAT identifie plusieurs secteurs à projet en articulation avec le projet TCSP. Parmi eux, le secteur gare est classé en **Zone UX** et présente des surfaces à restructurer (hangars, voies ferrées inutilisées...). De plus, grâce à l'aménagement de l'îlot République, ce secteur sera situé à moins de 300 m d'un arrêt du TCSP.

Dans le règlement

Stationnement : pour favoriser l'utilisation des transports en commun, notamment à proximité du TCSP, la commune a mis en place des règles pour limiter le stationnement dans les opérations de bureaux.

Ainsi, il est précisé pour les zones UA et UB que « à moins de 300 m de la ligne du TCSP, la norme de stationnement concernant la construction de bureaux est de 1,5 place maximum pour 100 m² de SHON ».

Densité : l'objectif est de constituer un tissu urbain dense autour du TCSP afin de donner aux quartiers traversés les caractéristiques de cœur de ville.

De nouvelles opérations sont programmées sur les **dents creuses** laissées libres dans le tissu urbain (comme l'îlot République et l'îlot Liberté) et des contraintes réglementaires sont posées pour recomposer ces espaces. Ainsi dans la zone UAa correspondant à l'hypercentre, les articles 6 et 7 fixent des obligations quant à l'implantation des constructions à l'alignement, et sur au moins une limite séparative latérale. De plus, l'article 10 impose une hauteur maximale pour les constructions nouvelles à R+4 (14,70 m), visant à favoriser les fortes densités.

Le TCSP, élément structurant de l'extension

Ce moyen de transport innovant va traverser Joué-lès-Tours du Nord au Sud. Certains secteurs non urbanisés sont ainsi devenus stratégiques et ont été l'objet de réflexions prospectives. C'est le cas notamment au Sud.

TRADUCTION DANS LE PLU

Dans le zonage, le règlement et les autres outils liés

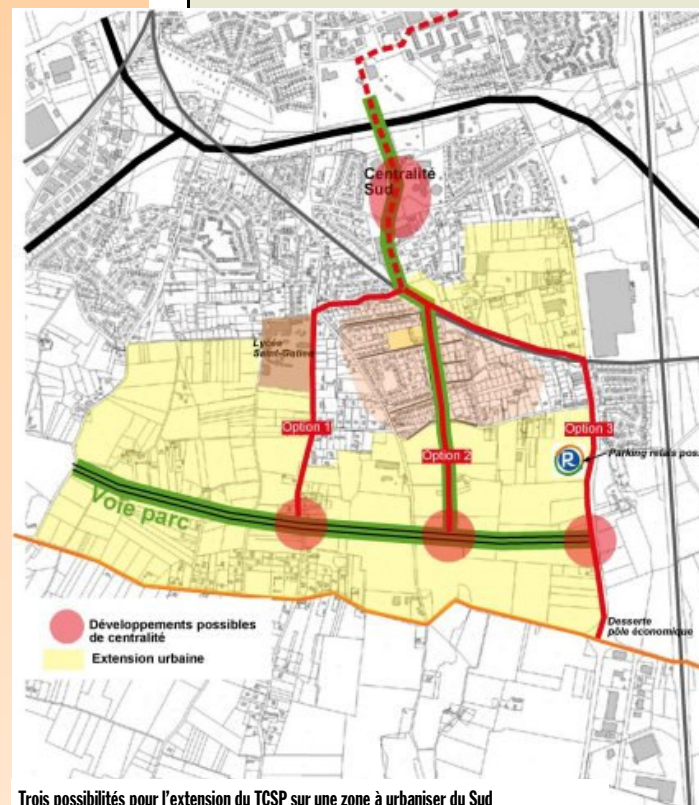
Une importante zone d'extension urbaine est identifiée au Sud, en zone AU. Il s'agit d'un secteur à enjeux de l'agglomération, situé à 7,5 kilomètres du centre de Tours. Le PLU prévoit que ce secteur :

- sera urbanisé par phases à court ou moyen terme dans le cadre d'opérations d'ensemble pour une partie Est classée en zone 3AU et à plus long terme, pour la partie située plus à l'Ouest en zone AUh
- devrait être structuré autour d'un axe est-ouest dans l'esprit d'une voie-parc qui articule les différents secteurs, accueille les centralités éventuelles et participe à la mise en valeur de la trame verte.

Par ailleurs, une extension de la ligne de TCSP est prise en compte dans le schéma de fonctionnement du secteur. Trois options possibles avaient été retenues et c'est la deuxième option qui a finalement été choisie récemment :

- option 1 : tracé Ouest le long d'une voie existante qui aurait desservi un grand lycée privé.

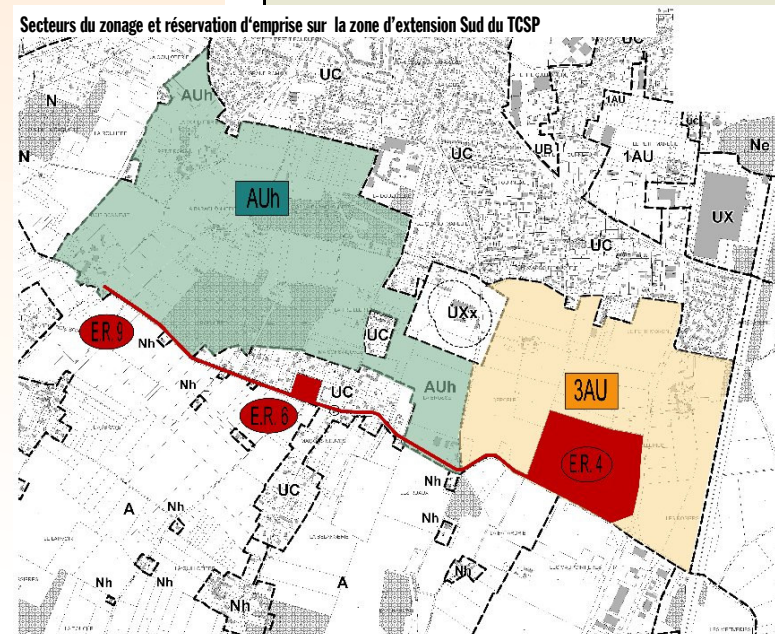
- option 2 : tracé central, qui permet de recomposer des espaces publics peu structurants et un quartier peu cohérent ; avec l'aménagement d'une « voie verte » (espace public structurant nord-sud à vocation de circulations douces reliant l'extension Sud à la centralité « Sud » puis au centre-ville)



Trois possibilités pour l'extension du TCSP sur une zone à urbaniser du Sud

- option 3 : tracé Est longeant la voie ferrée avant d'emprunter l'axe nord-sud intercommunal, aurait desservi un quartier en constitution au nord de la voie ferrée, un éventuel parking relais et le pôle économique plus au sud.

Sur le site de cette extension urbaine se trouvent quelques **réservations d'emprises** : les opérations prévues sur ces espaces ont été favorisées par ce grand projet d'aménagement, comme pour l'ER 6, prévu pour l'extension d'une école qui s'avère d'autant plus nécessaire dans la perspective de l'extension. C'est également le cas pour l'ER 4 qui



deviendra un ensemble sportif : avec le choix du tracé 2, cet ER n'est plus immédiatement desservi mais à proximité, et reste pris en compte par l'OA 4. En revanche, l'ER 9 est lié directement à ce grand projet d'extension, quelque soit le tracé du TCSP, dans la mesure où il longe la limite Sud de la zone concernée, et sera aménagé en piste pour modes doux.

B- Affirmer des principes de hiérarchisation de la voirie et de maillage entre les quartiers

Les objectifs suivants sont présentés de manière diffuse dans le PADD :

- relier les quartiers entre eux et relier les quartiers périphériques au centre. Cela consiste à identifier et aménager les voies « inter-quartiers » selon la définition précisée dans le PDU, c'est-à-dire des espaces publics structurants permettant une fréquentation multimodale, articulant les quartiers et en organisant l'accessibilité des centralités. Il s'agit de lutter contre le caractère trop routier de ces voies et leur manque de continuité.
- mettre en valeur les entrées de villes principales : premier contact avec la commune, elles nécessitent des aménagements ciblés selon leurs caractéristiques.
- créer un centre-ville à l'échelle de la ville en embellissant les voies principales et en restructurant leur maillage : il s'agit de requalifier les anciennes pénétrantes dont les flux ont diminué avec la construction du boulevard périphérique.

TRADUCTION DANS LE PLU

Dans les orientations d'aménagement

• OA 6 : Valoriser les entrées de ville

Le Parc d'activités de la Liodière se trouve au Sud, au niveau d'une des entrées principales de la ville. Il s'agira :

- de constituer cette zone en vitrine économique sur les deux voiries structurantes passant à proximité (RD86 et RD127), par un effort architectural sur les bâtiments jouxtant les voies. Toutefois, ce n'est pas clairement précisé dans le règlement. Seule apparaît dans l'article 11 concernant la zone UX, au sujet de l'aspect extérieur des constructions, la notification suivante : « il est demandé d'apporter un traitement particulier aux façades sur l'espace public ».
- de mettre en place un traitement paysager sur la zone d'activité, au niveau des zones non aedificandi autour des voiries ou sur les giratoires. Ces espaces sont notamment liés aux obligations de l'article L111.1-4.

• OA 1 et 2 : Relier les quartiers

Le Petit Mareuil et la Bufeterie sont de futurs quartiers à dominante d'habitation. Bien situés à proximité de voiries primaires ou secondaires, leur rattachement à celles-ci a été pensé au cœur de chaque projet, à partir d'un maillage interne mixte le plus souvent.

Orientation d'aménagement n°1 : le Petit Mareuil

