

Département de : l'AUBE

Commune de : SAINT-JULIEN-LES-VILLAS

PLAN LOCAL D'URBANISME

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Vu pour être annexé
à la délibération
du 15 avril 2024
approuvant
le Plan Local d'Urbanisme

Cachet de la Mairie et
signature du Maire :
Le Maire



Jean-Michel VIART

Approbation de la modification n°1 du PLU le 24 octobre 2022
Approbation de la modification simplifiée n°2 du PLU le 04 mars 2019
Approbation de la modification simplifiée n°1 du PLU le 12 décembre 2016
Approbation du PLU le 7 juin 2012
Approbation du POS le 26 janvier 1983

Dossier du PLU réalisé par :

PERSPECTIVES
30 Bis, rue Charles Delaunay
10 000 TROYES
Tél : 03.25.40.05.90.
Mail : perspectives@perspectives-urba.com

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| PREAMBULE..... | 1 |
| LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION | 3 |
| I - OAP de secteur d'aménagement « Boulevard de Dijon » | 3 |
| II - OAP de secteurs..... | 10 |
| LE SECTEUR DIT « CHATEAU DES COURS »..... | 10 |
| LE SECTEUR DIT DE « L'ANCIEN SITE INDUSTRIEL FENWICK » | 11 |
| III - OAP thématique « Mobilité »..... | 14 |

PREAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont précisées à travers les articles R.151-6 à R.151-8 du Code de l'Urbanisme.

A / OBJECTIFS ET DÉFINITION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) est défini dans les articles suivants :

Article L151-6 du Code de l'Urbanisme

Créé par ORDONNANCE n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation comprennent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Article L151-7 du Code de l'Urbanisme

Créé par ORDONNANCE n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36.

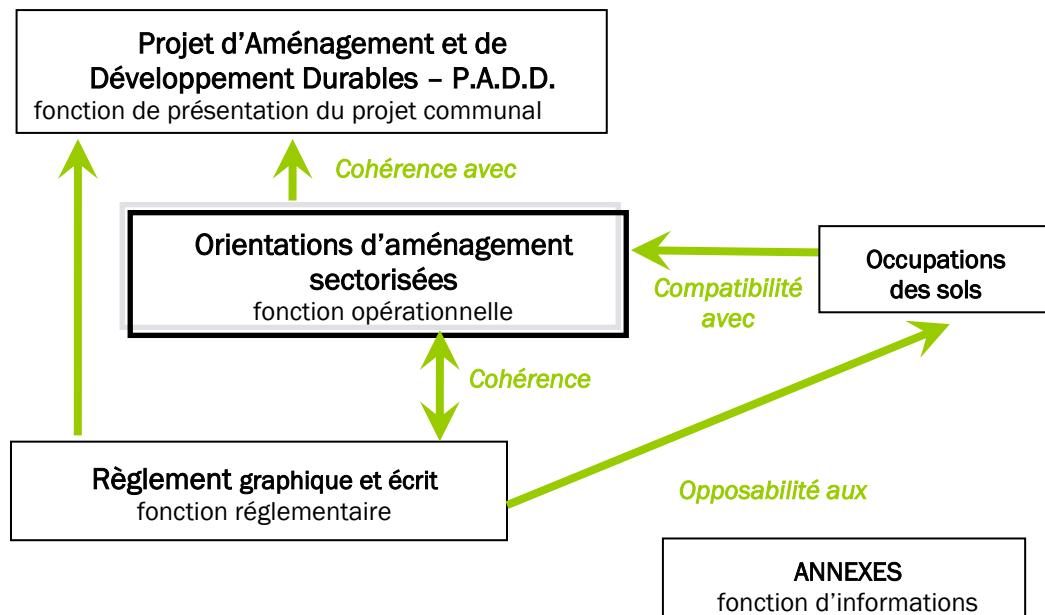
B / LES ORIENTATIONS

Ces orientations sont un élément important des P.L.U. Elles permettent une concrétisation et une matérialisation des enjeux de la commune sur des quartiers précis de celle-ci.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière.

Elles sont un élément commun à l'ensemble des pièces du P.L.U. comme le montre le schéma suivant.

Schéma d'organisation des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme (excepté le rapport de présentation)



LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I - OAP de secteur d'aménagement « Boulevard de Dijon »

Cf. Schéma d'aménagement « Organisation des usages et des mobilités », page 6

1 – Principe général :

Le site du boulevard de Dijon et des magasins d'usine est aujourd'hui un secteur d'activités commerciales situé en continuité d'espaces résidentiels.

Ce secteur constitue un axe majeur d'entrée d'agglomération.

Le secteur d'activités commerciales est en pleine mutation ; l'objectif est de maîtriser cette mutation pour garantir une mixité d'usages entre commerces, équipements, activités de loisirs et habitat le long de cet axe principal facilement accessible, notamment par les transports en commun.

Ce secteur présente également une rupture importante avec le centre de Saint-Julien-les-Villas. Il s'agit donc de rechercher la création de lien de par les mobilités et le paysage entre ce nouveau quartier de mixité et les espaces publics et quartiers anciens de la commune.

Enfin, le secteur présente une imperméabilisation des sols importante, sa restructuration devra assurer une désimperméabilisation des espaces.

2 – Organisation des mobilités :

Le boulevard de Dijon et l'avenue du Château des Cours sont les axes principaux de desserte pour les véhicules et transports en commun.

L'avenue du Château des Cours présente actuellement des aménagements cyclables à améliorer qui ne se poursuivent pas sur le Boulevard de Dijon. Il s'agira de restructurer le boulevard afin de garantir une continuité des circulations douces.

Le site présente une desserte interne peu lisible, l'avenue de la Maille permettant principalement de desservir les espaces de stationnement liés aux différents bâtiments commerciaux du secteur.

L'objectif est de restructurer l'avenue de la Maille sur l'ensemble de son tracé comme la voie interne principale. Il s'agira donc :

- De poursuivre l'axe jusqu'à l'impasse Chazelle afin de désenclaver cette partie du secteur ;
- D'assurer une desserte en double sens sur l'ensemble du tracé ;
- D'assurer le développement de circulation douce sécurisée en favorisant les espaces de mixité (voitures et cycles) au sein d'une zone limitée à 30 km/h.

Cette desserte interne sera complétée par le maintien des axes transversaux entre le boulevard de Dijon et l'avenue de la Maille. Il s'agit de l'Impasse Chazelle, de l'avenue de la Maille, de la rue de la Bonneterie et de la rue des Couturots.

La rue de la Bonneterie permettra une traversée complète du site depuis la rue Thénard et le passage Thénard jusqu'à la voie ferrée en intégrant les circulations douces. Une réflexion sera portée sur la création d'une passerelle piétonne et cycle en continuité de la rue de la Bonneterie permettant de rejoindre la rue du Canal et sa voie cyclable.

Une réflexion permettant de compléter l'offre de transports en commun présente sur le boulevard de Dijon et l'avenue du Château des Cours est menée sur les voies SNCF longeant le site à l'Est.

L'aménagement du secteur ne doit pas bloquer les accès à la frange Est du site qui pourra accueillir à terme des accès à une nouvelle offre de transports en commun.

3 – Organisation des usages et insertion architecturale et urbaine :

Afin de garantir la mixité des usages sur le site, 3 types d'usage ont été définis sur le site :

1. Les secteurs à requalifier pour l'habitat :

Il s'agit de secteurs actuellement dédiés aux activités commerciales et à des espaces de stationnement ou des friches d'anciennes activités industrielles.

Ces secteurs sont actuellement occupés par des bâtiments ne présentant pas d'intérêt architectural spécifique et qui constituent principalement le premier front bâti du boulevard de Dijon. Ainsi, la commune souhaite privilégier la démolition de ces bâtiments pour permettre le développement d'un habitat adapté de type collectif en R+3+combles.

Une densité d'environ 30 à 40 logements par hectare pourra être développée sur ce secteur.



Exemple de R+2 à R+3

2. Les secteurs à réhabiliter pour assurer une mixité d'usages :

Il s'agit de secteurs actuellement occupés par des activités commerciales pérennes ou en cours d'évolution et dont les bâtiments ou la position permettent une restructuration pouvant à terme accueillir à la fois des activités compatibles avec le caractère résidentiel du secteur ou de l'habitation. Cela suppose que les activités industrielles ne s'installent pas dans ce secteur afin de ne pas créer de conflits d'usages.

La notion de mixité d'usages s'applique aux secteurs et non à la construction. Ainsi, l'usage d'une construction peut être soit uniquement pour de l'habitat, soit uniquement pour une ou des activités économiques, soit pour une mixité activités économiques/habitat en privilégiant les activités économiques en rez-de-chaussée et l'habitat en étage.

Dans l'espace de développement commercial tel qu'il est délimité sur le règlement graphique (pièces 3B, 3C et 3D), en matière d'installation de commerces, selon la définition du SCoT des Territoire de l'Aube, il s'agit :

- de permettre le développement commercial de type pied d'immeuble sur une offre de proximité, dans l'éventualité d'un projet de mutation allant vers de la mixité fonctionnelle (habitat, commerce...),
- d'éviter les nouvelles surfaces de vente alimentaire de plus de 1000 m² (pas de nouveaux supermarchés souhaités). En ce qui concerne, les surfaces de vente alimentaire entre 300 et 1000 m², celles-ci devront répondre à un besoin identifié avéré et ne devront pas remettre en cause la vitalité des centralités.

En dehors de l'espace de développement commercial tel qu'il est délimité sur le règlement graphique (pièces 3B, 3C et 3D), le développement de nouvelles surfaces commerciales, selon la définition du SCoT des Territoire de l'Aube, n'est pas permis, à l'exception des extensions dans la limite de 10% de la surface de plancher des commerces existants ou les activités de type « vente directe ».

Au sein de ces secteurs, on retrouve le bâtiment des magasins d'usine dit « Bâtiment 1 » dont l'aspect extérieur et l'organisation intérieure devront être maintenus en cas de reconversion ; il s'agira de maintenir la structure du bâtiment constituée du puits de lumière ainsi que l'aspect extérieur de la façade Ouest.



Façades Ouest - « Bâtiment 1 »



Verrières et puits de lumière – Intérieur « Bâtiment 1 »

Dans le cas de reconstruction ou d'extension de construction dans ces secteurs, les bâtiments seront limités à un gabarit de type R+3+combles, soit une hauteur d'environ 12 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère. Un gabarit supérieur, de type R+4+combles, soit une hauteur d'environ 15 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère, est possible aux abords de l'impasse Chazelle.

3. Les secteurs à requalifier pour les activités :

Il s'agit de secteurs actuellement occupés par des activités commerciales pérennes ou en cours d'évolution et dont les bâtiments et la position permettent une restructuration pouvant à terme accueillir des activités économiques diverses et compatibles avec le caractère résidentiel des secteurs en mutation proche.

Dans l'espace de développement commercial tel qu'il est délimité sur le règlement graphique (pièces 3B, 3C et 3D), en matière d'installation de commerce, selon la définition du SCoT des Territoire de l'Aube, il s'agit :

- de permettre le développement commercial de type pied d'immeuble sur une offre de proximité, dans l'éventualité d'un projet de mutation allant vers de la mixité fonctionnelle (habitat, commerce...),
- d'éviter les nouvelles surfaces de vente alimentaire de plus de 1000 m² (pas de nouveaux supermarchés souhaités). En ce qui concerne, les surfaces de vente alimentaire entre 300 et 1000 m², celles-ci devront répondre à un besoin identifié avéré et ne devront pas remettre en cause la vitalité des centralités.

En dehors de l'espace de développement commercial tel qu'il est délimité sur le règlement graphique (pièces 3B, 3C et 3D), le développement de nouvelles surfaces commerciales, selon la définition du SCoT des Territoire de l'Aube, n'est pas permise à l'exception des extensions limitées de la surface de plancher des commerces existants ou les activités de type « vente directe ».

Au sein de ces secteurs, on retrouve les bâtiments des magasins d'usine dit « Bâtiments 3 et 4 » dont l'aspect extérieur pourra être réhabilité. Cependant, il s'agira de maintenir l'aspect des pignons et façades identifiés.



Façade Sud - « Bâtiment 3 »



Pignon Nord - « Bâtiment 4 »

Dans le cas de reconstruction ou de nouvelles constructions, il sera privilégié l'aspect de matériaux se rapprochant des tons et des appareillages des briques existantes sur le site et en particulier en façades des bâtiments 1, 3 et 4.

D'autres tons pourront être utilisés en accompagnement de ces derniers tout en préservant une cohérence d'ensemble avec les façades identifiées.

Une attention particulière devra être apportée sur le dernier niveau des constructions, notamment sur le traitement des éléments techniques qui devront s'inscrire dans la volumétrie du bâtiment pour ne pas être visibles de l'espace public.

4 – Organisation du stationnement :

Le site des magasins d'usine présente actuellement une offre de stationnement adaptée à la vocation commerciale passée.

L'aménagement du secteur doit garantir le maintien d'espaces de stationnement de taille et de capacité diversifiées et répartis sur le site de manière à permettre une mutualisation du stationnement pour les activités.

L'organisation spatiale des espaces de stationnement est aujourd'hui directement liée aux bâtiments d'activités commerciales. La mutation du secteur peut nécessiter une évolution de cette organisation spatiale qui sera définie selon les besoins des projets.

Ainsi, il s'agit d'adapter l'offre de stationnement en fonction des usages futures de chaque secteurs :

Les secteurs à requalifier pour l'habitat :

Ce sont environ 2 places de stationnement par logement qui doivent être créées.

Des espaces de stationnement pour cycle, sécurisés, doivent être mis en place sur les espaces de stationnement.

Les secteurs à réhabiliter pour assurer une mixité d'usages et à requalifier pour les activités :

Pour toute suppression de places de stationnement sur les secteurs identifiés comme « espace de stationnement », un nombre de places équivalent en accès libre (non fermées) doit être créé sur le secteur de façon à conserver une capacité d'environ 1000 places de stationnement en accès libre (non fermées) sur le secteur.

En fonction des mutations et constructions, il conviendra :

- pour la création d'activités économiques, de préserver ou de créer un nombre de places de stationnement suffisant pour l'activité,
- pour une mutation d'un espace d'activités en habitation, de permettre la baisse du nombre de places de stationnement tout en préservant ou en créant environ 2 places de stationnement par logement.

Des espaces de stationnement pour cycle, sécurisés, doivent être mis en place sur les espaces de stationnement afin de permettre le stationnement d'environ 5 vélos par activités.

5 – Qualité environnementale et insertion paysagère :

Cf. Schéma d'aménagement « Qualité environnementale et insertion paysagère », page suivante

Ce secteur qui présente un aspect « minéral » nécessite dans le cadre de sa restructuration une désimperméabilisation importante. Pour cela, il s'agira de :

- Restructurer le boulevard de Dijon en 2 phases :
 - Partie Sud : en lien avec le caractère « villageois » de la zone UA
 - Partie Nord : en lien avec le caractère « urbain » du site en reconversion, de type mail planté



Partie Sud : caractère « villageois » à conforter



Partie Nord à aménager en mail planté

- S'appuyer sur le réseau de voies pour revégétaliser le secteur en créant des continuités paysagères.
- Aménager un espace paysager de qualité entre la voie ferrée et le secteur à requalifier.
- Assurer la désimperméabilisation et la végétalisation des espaces de stationnement, à l'exception de la création et du maintien des stationnements PMR.
- La végétalisation des espaces de stationnement devra privilégier la plantation d'arbres et de haies permettant de masquer les véhicules et de limiter les îlots de chaleur.
- De limiter l'imperméabilisation des parcelles : une part minimale de surface non imperméabilisée d'environ 30% dont la moitié doit être constituée d'espaces de pleine terre. Sont considérées comme surfaces non imperméabilisées, les surfaces constituées de matériaux drainants (gravillons, béton drainant, ...). Dans le cas de la réalisation d'une toiture végétalisée, 50% de la surface de la toiture végétalisée pourront être intégrés au calcul des surfaces non imperméabilisées.
- Le développement des énergies renouvelables sera privilégié sur les bâtiments.

Schéma d'aménagement « Organisation des usages et des mobilités »

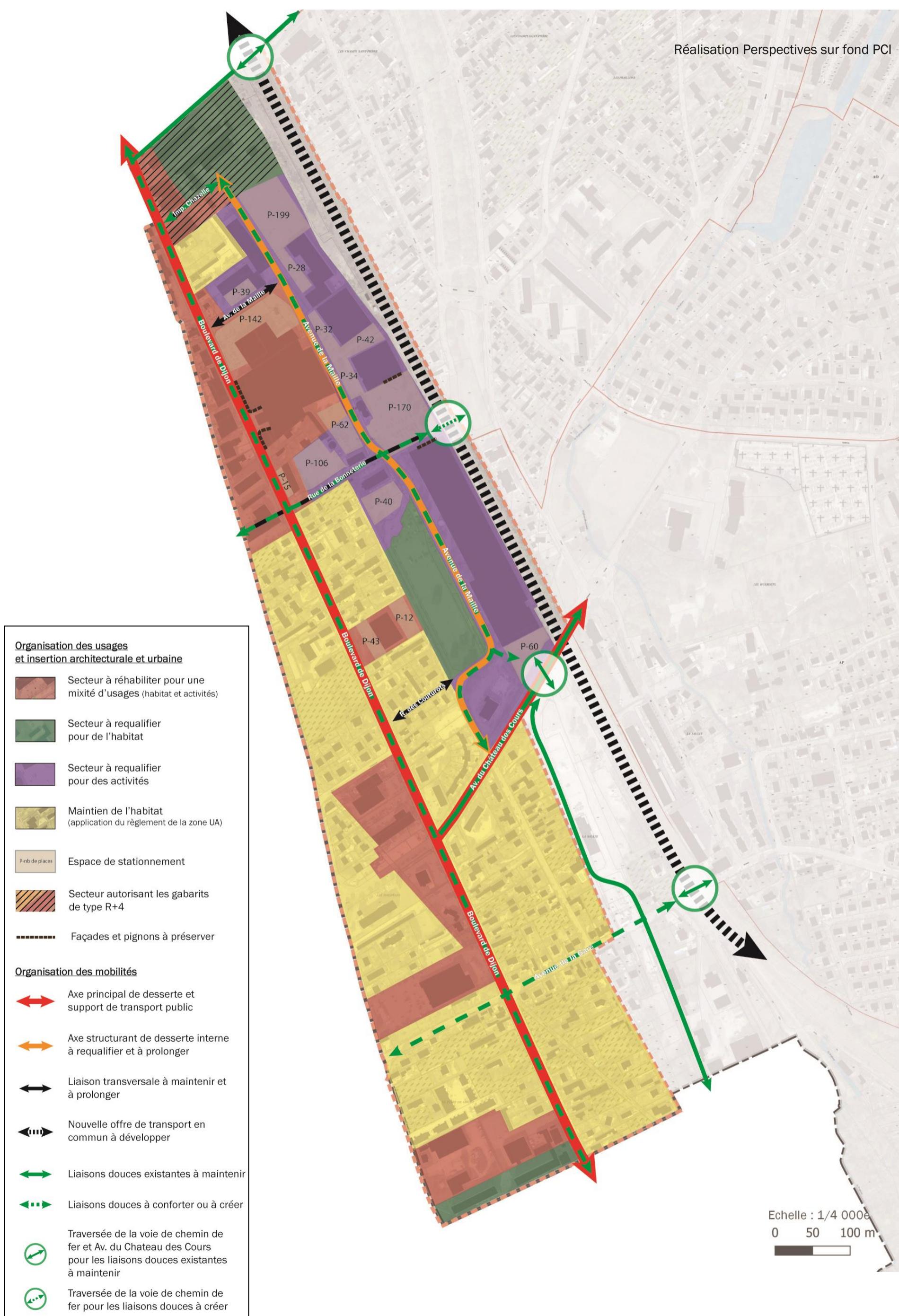
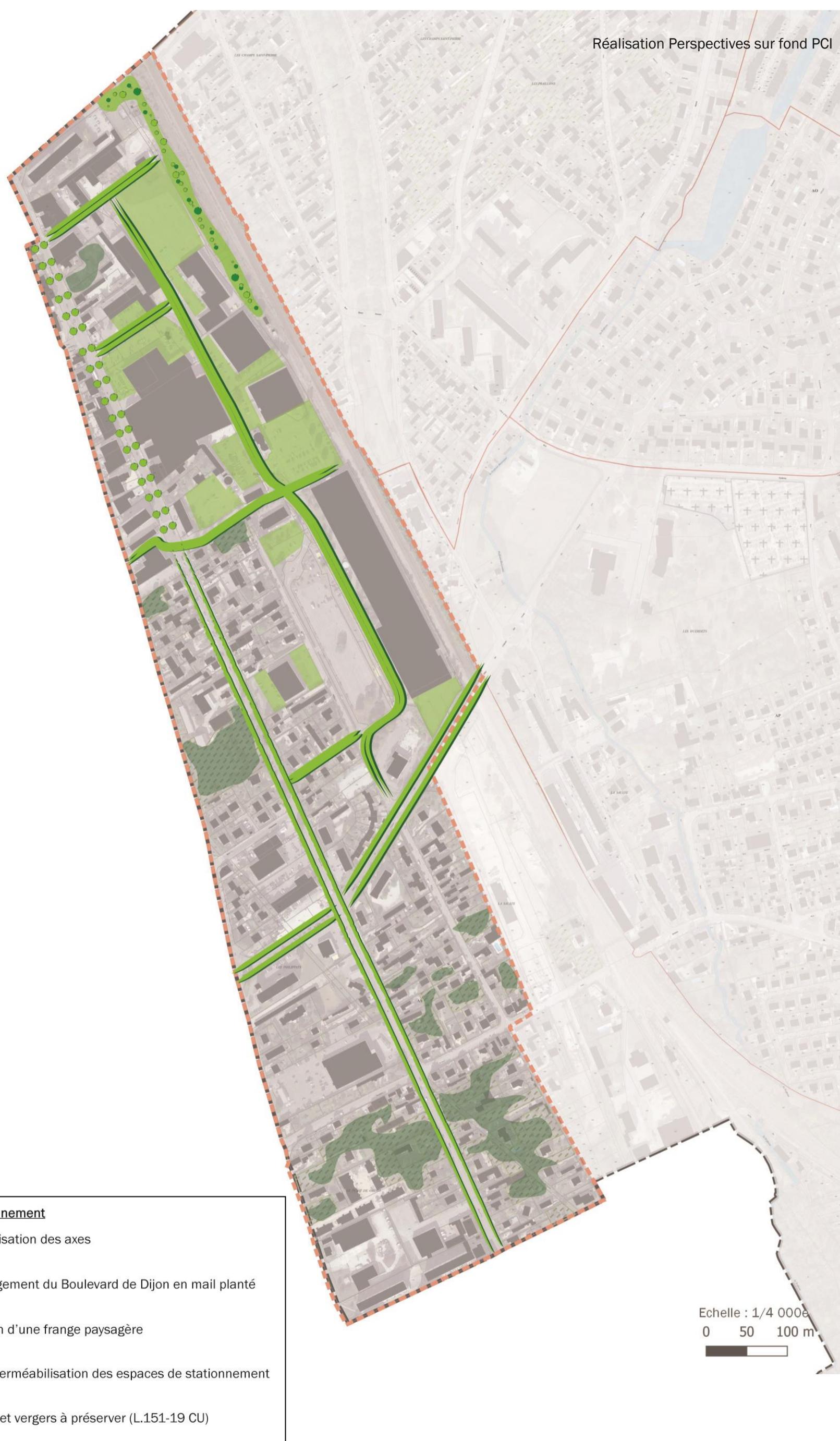


Schéma d'aménagement « Qualité environnementale et insertion paysagère »



II - OAP de secteurs

LE SECTEUR DIT « CHATEAU DES COURS »

1 – Présentation :

Le secteur dit Château des Cours est un espace situé sur le site de l'ancien club du Château des Cours aux abords de la Seine. Ce site est classé au sein de la zone urbaine UD et est donc immédiatement urbanisable.

Le site du club du Château des Cours possède une importante couverture végétale qu'il convient de préserver le long de la Seine afin de maintenir cette continuité paysagère et environnementale.

Etant donné le site particulier que représente le club du château des Cours, son histoire et l'architecture du club house en toit terrasse ne correspondant pas à l'architecture pavillonnaire des environs. Une requalification de ce site est envisagée, avec l'objectif de réaliser un quartier d'habitat proposant une offre différente de celle existante sur la commune tout en préservant l'esprit de ce site particulier.

2 – Principes d'aménagement :

Les principes d'aménagement définis visent à favoriser une bonne desserte de cet espace et s'inscrivent dans le contexte paysager du site, en termes de maillage des voiries, d'accroche aux réseaux existants, d'espaces verts et paysagers.

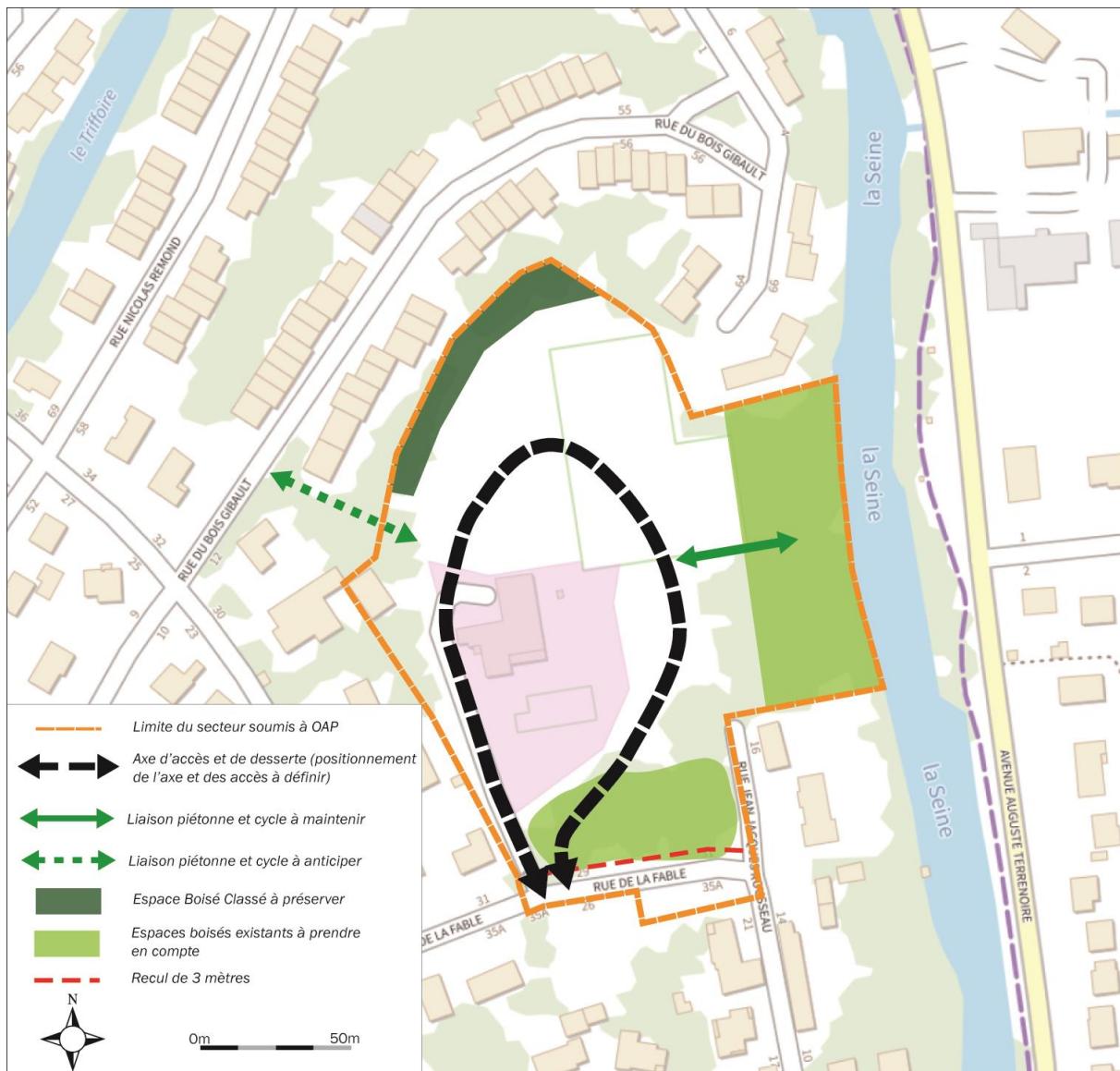
L'aménagement devra rechercher une densité moyenne de 10 logements par hectare permettant la création de 15 à 25 logements.

Les principes d'aménagement retenus pour ce secteur sont les suivants :

1. Assurer la desserte de la zone par une voie formant une boucle présentant une entrée et une sortie sur la rue de la Fable. L'entrée et la sortie de cette voie nouvelle peuvent être accolées ou distinctes.
2. Le ou les accès de la voie nouvelle seront assurés depuis la rue de la Fable.
Aucun accès pour véhicule ne pourra être créé depuis la Rue du Bois Gibault au Nord du site.
3. Mise en place d'une bande d'inconstructibilité de 3 mètres le long de la rue de la Fable.
4. Préservation des boisement existants au Nord du site identifiés « Espaces Boisés Classés ». Le projet doit permettre de conserver une continuité entre l'espace boisé et l'espace aménagé. Les murs pleins en clôture sont interdits le long de l' « Espaces Boisés Classés ».
5. Préservation et mise en valeur des espaces boisés existants à l'Est du site par la création d'un espace commun respectant l'application du PPRi de la Seine.
6. L'espace boisé existant au Sud du site pourra faire l'objet de percées pour la création de la voie nouvelle. La surface boisée existante pourra être déplacée en une ou plusieurs surfaces. Dans tous les cas, celle-ci devra être conservée à l'intérieur du projet et devra accompagner le projet architectural du site. Celle-ci permettra de compléter et/ou renforcer les parties boisées existantes au Nord et à l'Est du site.
7. Assurer un accès piéton aux espaces boisés existants à l'Est du site et aux berges de la Seine.
8. Un accès piéton devra être anticiper au Nord du site afin de permettre une liaison avec la rue du Bois Gibault.

3 – Schéma d'aménagement :

Une évolution des tracés de voirie interne et/ou des espaces verts peut être acceptée sous réserve de respecter la cohérence d'ensemble du schéma.



LE SECTEUR DIT DE « L'ANCIEN SITE INDUSTRIEL FENWICK »

1 – Présentation :

Le secteur dit de « l'ancien site industriel Fenwick » situé aux abords du canal de Trévois est actuellement occupé par plusieurs constructions industrielles datant du siècle dernier. Le site ayant notamment accueilli les usines Fenwick au XXème siècle. Les bâtiments sont inoccupés et présentent un état de vétusté avancé.

Ce site est classé au sein de la zone urbaine UF et est donc immédiatement urbanisable.

La parcelle présente aujourd'hui des traces de pollution des sols dues à son passé industriel. L'ouverture à l'urbanisation du site pour l'habitat sera autorisée uniquement après dépollution du site si celle-ci est nécessaire.

Une requalification de ce site industriel est envisagée, avec l'objectif de réaliser un quartier d'habitat diversifié et de mixer les fonctions avec des locaux d'activités. L'enjeu consiste à mettre en valeur le cadre paysager.

2 – Principes d'aménagement :

Les principes d'aménagement définis visent à favoriser une bonne desserte de cet espace et s'inscrivent dans le contexte paysager du site, en termes de maillage des voiries, d'accroche aux réseaux existants, d'espaces verts et paysagers.

L'aménagement devra rechercher une densité moyenne de 30 logements par hectare permettant la création de 36 à 46 logements.

Les principes d'aménagement retenus pour ce secteur sont les suivants :

1. Assurer la desserte de la zone par une voie en impasse aménagée en son extrémité de façon à permettre aux véhicules de secours et de ramassage des déchets de tourner.
2. L'accès de cette nouvelle voie sera assuré depuis la rue du Bois Dorieux. Son emplacement sera défini à l'opposé du pont et du virage de la rue du Bois Dorieux afin de garantir un accès et une sortie sécurisée sur le site.
3. Une réflexion sera apportée afin de garantir un accès sécurisé pour les piétons et cycles et une liaison avec la piste cyclable de la rue du Bois Dorieux sera recherchée.
4. Mise en place d'une bande d'inconstructibilité de 10 mètres le long des berges du canal du Trévois.
5. Création d'une frange paysagère sur les abords Ouest, Nord et Est du site afin de garantir l'insertion paysagère des bâtiments.
6. Création d'un espace tampon sur la limite Ouest du site entre l'activité commerciale et l'espace dédié à l'accueil de logements. Cet espace tampon devra préserver l'accès existant de l'activité commerciale et intégrer un aménagement paysager.

3 – Schéma d'aménagement :

Une évolution des tracés de voirie interne et/ou des espaces verts peut être acceptée sous réserve de respecter la cohérence d'ensemble du schéma.



III - OAP thématique « Mobilité »

1 – Principe général et objectifs :

Il s'agit d'assurer une meilleure prise en compte de la part modale des vélos, de la marche à pied et des transports en commun lors de la réalisation d'opérations d'aménagement.

Une réflexion en amont des projets doit permettre une meilleure intégration de ces modes de déplacements dans les déplacements quotidiens et dans le tissu urbain à l'échelle de la commune et de l'agglomération troyenne.

Les objectifs poursuivis sont notamment de favoriser l'accessibilité des espaces publics et des différents modes de déplacements pour tous, en assurant la continuité des liaisons douces entre les quartiers, les zones d'activités, les espaces verts (parcs, squares...) et les équipements communaux : sportifs, culturels et de loisirs, scolaires..., l'amélioration de la sécurité et le développement d'un cadre de vie de qualité.

2 – Organisation des voiries :

2.1. Hiérarchisation des voiries

Lors d'opérations d'aménagement et de restructuration de la trame viaire, une hiérarchisation des voiries en termes de structure (revêtement, profil, ...) et de réglementation (vitesse autorisée, type de stationnement, ...) devra être respectée.

Deux types de voiries sont identifiés :

- **Voirie structurante**, fonction de transit : favoriser des voies séparées et la continuité des déplacements selon les différents modes de transports ;
- **Voirie de desserte**, fonction et usage de proximité : favoriser la circulation partagée et apaisée.

Cette hiérarchie sera également appliquée aux opérations d'aménagement économique en tenant compte notamment de la circulation des véhicules poids-lourds (calibrage des voies, aire de retournement, ...).

2.2. Modes de déplacements doux

Tous les modes de déplacements devront être pris en compte dans les aménagements, par la mise en place d'un partage de la voirie adapté, en privilégiant les liaisons douces à créer selon le schéma de principes.

Dans tous les cas, les tracés des itinéraires seront définis de manière à faciliter les accès modes doux les plus directs possibles vers les centralités, les équipements, les arrêts de transports en commun, etc...

Si la réservation de voies spécifiques pour chaque mode n'est pas techniquement possible, la réglementation de la voie en termes de vitesse autorisée et son traitement devront permettre une cohabitation et une circulation apaisées entre les différents modes (zone de rencontre, zone 30, etc...).

Le passage de la voie de chemin de fer constitue un obstacle aux continuités piétonne et cycle. Les passages existants doivent donc être maintenus. De plus, la mutation du site des magasins d'usine, telle que définie au sein de l'OAP de secteur d'aménagement du Boulevard de Dijon, devra permettre la création d'un nouveau passage adapté permettant de relier les aménagements cyclables de la rue du Canal.

2.3. Transport en commun

Dans le cas de la création de nouveaux axes de transports en commun et, notamment, de la réflexion de la mise en place d'un service sur les délaissés de la voie de chemin de fer, les caractéristiques des aménagements aux abords des points de ramassage devront assurer l'accessibilité et la sécurité pour tous.

D'une façon générale, des aménagements en faveur de la sécurité des piétons seront à prévoir dans le cadre de l'aménagement des voies à proximité des arrêts de bus.

3 – Organisation du stationnement :

3.1. Zones à vocation mixte (économie et habitat)

Une attention particulière sera portée sur la réalisation d'espaces de stationnement adaptés aux besoins en matière de livraison. Les places spécifiques pour les livraisons devront être dimensionnées et localisées de manière à faciliter leur utilisation, à ne pas occasionner de gêne pour le fonctionnement des espaces publics et des autres modes de déplacement.

Lorsque cela est possible, la création d'espaces de stationnement mutualisés devra être recherchée au sein des zones mixtes, notamment pour les activités économiques.

3.2. Zones à vocation d'habitat

Des stationnements visiteurs devront être définis, autant que possible, dans les opérations d'aménagement ou pour la réalisation d'aménagements spécifiques lorsque cela est nécessaire afin de limiter le stationnement « sauvage ».

3.3. Stationnement des cycles

Il s'agira de mettre en place une offre de stationnement pour vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements (équipements, commerces, etc...) dont les principaux sont identifiés sur le schéma de principe.

Cette offre de stationnement devra être visible et facilement accessible et permettre l'attache des vélos de façon sécurisée. Elle sera positionnée de manière à ne pas entraver les cheminements des piétons et dans la mesure du possible, sur des espaces distincts des cheminements piétons.

3.4. Traitement paysager

Un traitement qualitatif des espaces de stationnement doit être assuré par des plantations, des aménagements paysagers, revêtements perméables, Ce traitement sera adapté à la taille de l'aire de stationnement.

3.5. Accessibilité

Lors de la réalisation d'espaces de stationnement mutualisés, l'ensemble des usagers et des modes de transports devront être pris en compte selon les besoins (vélo, véhicule électrique, PMR, ...) et adaptés selon les constructions desservies (commerces, équipements, ...).

Schéma de principe – OAP Mobilités



ORGANISATION DES MOBILITÉS

- ➡ Liaisons douces existantes à maintenir
- ➡ Recherche de continuités de liaisons douces sécurisées à créer (les tracés représentés sont à titre indicatif)
- ➡ Traversée de la voie de chemin de fer et Av. du Château des Cours pour les liaisons douces existantes à maintenir
- ➡ Traversée de la voie de chemin de fer pour les liaisons douces à créer (l'emplacement représenté est à titre indicatif)
- 🟡 Stationnement vélos existant
- 🟠 Stationnement vélos à prévoir
- ➡ Nouvelle offre de transport en commun à développer

Réalisation Perspectives sur fond PCI