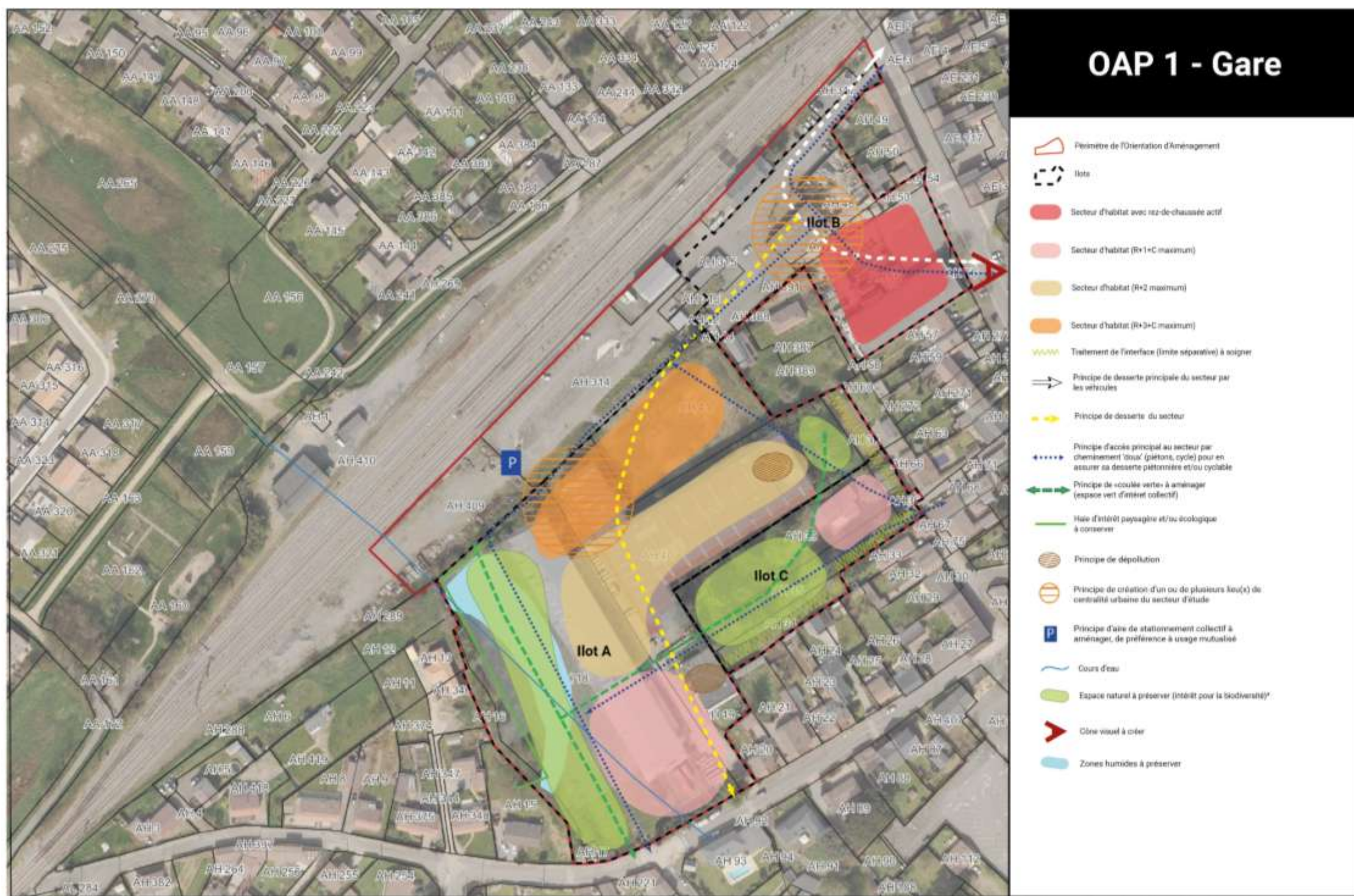




P.L.U.— Commune de **SAINTE-PAZANNE**

OAP 1 - Principes d'aménagement du secteur de la gare, de la rue Verdelet et l'avenue du Général de Gaulle
(requalification du secteur de l'ancienne menuiserie et de la gare)



Localisation et identification des enjeux d'aménagement du secteur	Modalités d'aménagement et de requalification du secteur	
Secteur "de la gare", localisé en extension nord-ouest du centre-bourg, entre la rue du Verdelet, l'avenue du Général de Gaulle et la ligne ferroviaire. Secteur comprenant : - Des espaces déjà bâtis et aménagés, dont les emprises liées à la gare et ses bâtiments connexes, une ancienne menuiserie et le site de l'entreprise Terrena au Sud de la gare, - Des arrières de parcelles bâties (liées à des habitations).	Opération d'aménagement d'ensemble	Aménagement dans le cadre de plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble réalisées par îlot, au fur et à mesure des équipements du secteur, dans le respect des présentations orientations d'aménagement et de programmation
Saisir l'opportunité de requalification des anciens sites d'activités, pour : - Formaliser un nouveau cœur de vie autour de la gare, complémentaire du centre-bourg, - Assurer une mixité urbaine et fonctionnelle du secteur, en favorisant des formes urbaines assez denses, matérialisant ce nouveau cœur de vie.	OUI Possibilité d'aménagement du secteur dans le cadre d'une seule opération d'aménagement d'ensemble (ZAC...).	OUI Possibilité d'aménager de manière distincte, les îlots A, B et C indiqués sur le document graphique, à condition que ces opérations d'aménagement respectent les présentes OAP (cf. tableau prévisionnel de logements au 1.3.1 et OAP suivantes).

Espace pour lequel l'aménagement ou la requalification paysagère reste facultatif, étant subordonné à l'aval des services de RFF ou de la SNCF. La présence de cet espace, à défaut d'être intégré à un périmètre opérationnel d'aménagement, doit néanmoins être pris en compte dans l'aménagement des îlots riverains, eu égard aux présentes orientations d'aménagement et de programmation.



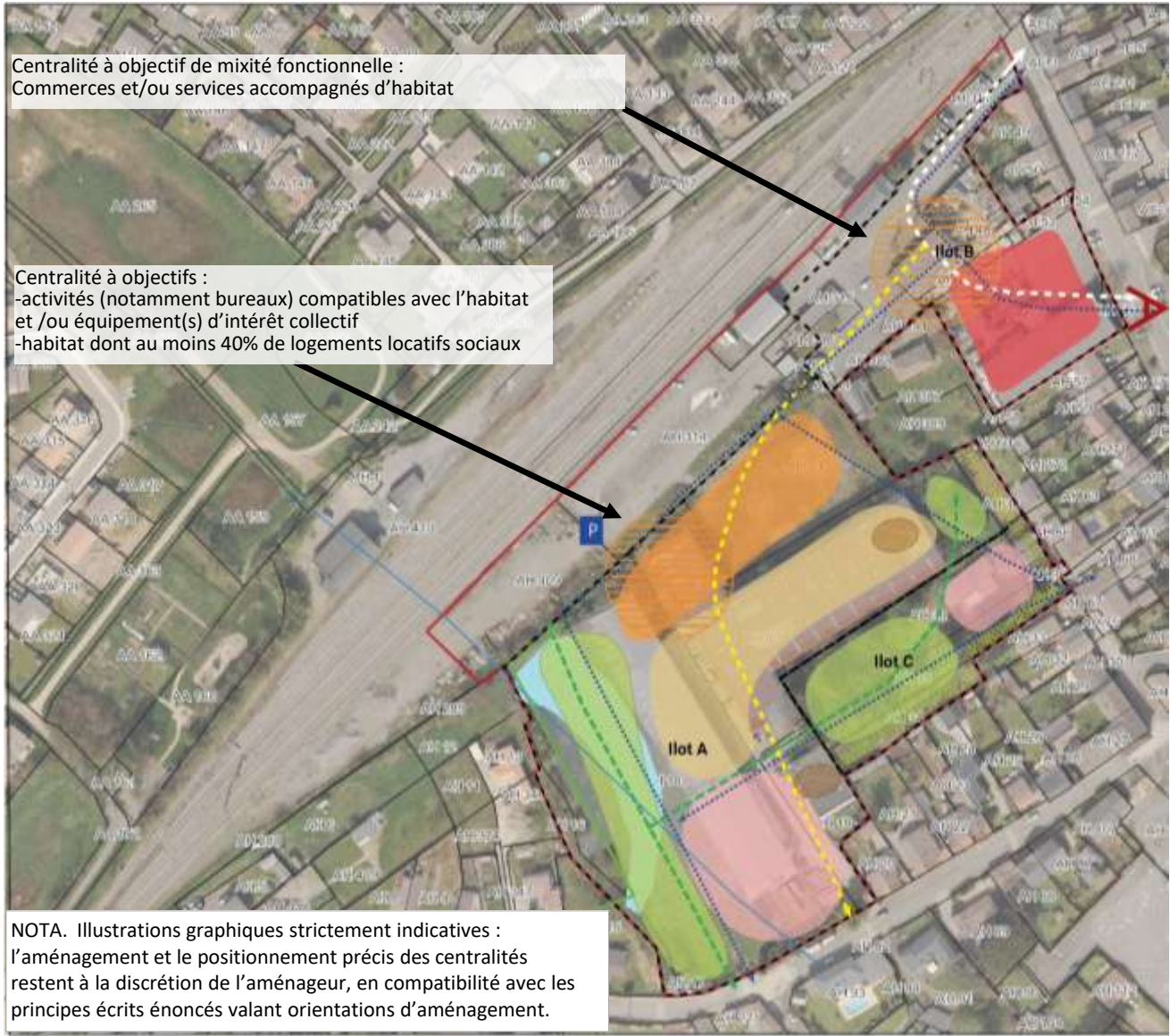
Espace à mobiliser pour faciliter les liaisons "douces" entre le secteur d'étude et la rue "de la Poste" : espace devant en ce sens être pris en compte par l'aménagement de l'îlot A et de l'îlot B.

L'absence de maîtrise foncière de cet espace n'interdit pas l'aménagement des îlots A et B.

Phasage d'aménagement
Aménagement possible des îlots A et B, sous réserve de respecter les orientations d'aménagement et de déplacement des pages suivantes :
Desserte de l'îlot A (voirie et réseaux) depuis la rue du Verdelet, Desserte de l'îlot B depuis l'avenue du Général de Gaulle. Obligation de prévoir des extensions de voirie et réseaux en direction des îlots riverains : - de l'îlot A, vers les îlots B et C - de l'îlot B, vers l'îlot A.
Aménagement de l'îlot C conditionné par la desserte viaire et par les réseaux depuis l'îlot A.



Vocation du secteur : un cœur de vie, des centralités	1) Centralité urbaine et fonctionnelle de la gare à l'avenue du Général de Gaulle (îlot B)	2) Centralité urbaine, fonctionnelle et sociale au cœur du secteur (îlot A)
L'aménagement de ce secteur doit : - Affirmer le cœur de vie du secteur de la gare, en complément du cœur de vie existant du centre-bourg. - Faire ressortir des centralités au sein du secteur à aménager (environ 3,9 ha aménageables, hors emprise liée à la SNCF / RFF) : - Une centralité urbaine et fonctionnelle, sur le site entre la gare et l'avenue du Général de Gaulle (îlot B concerné), - Une centralité urbaine, fonctionnelle et sociale, plus à l'intérieur du secteur (au sein de l'îlot A) - Des espaces communs seront à prévoir sur le secteur de l'OAP pour assurer la vie de quartier et accompagner la densité urbaine Exemples : place, placette, parc, jardins familiaux ... ou espace recevant un équipement à usage collectif	1) Centralité urbaine et fonctionnelle de la gare (îlot B pouvant déborder sur l'îlot A), devant intégrer : - Equipement d'intérêt collectif de la gare et équipements connexes liés à la gare et au fonctionnement du transport ferroviaire, - Commerces et activités de services au moins en rez-de-chaussée de constructions sur ce secteur (îlot B), a minima en lien avec la gare (restauration, services, commerces), - Logements à l'étage de constructions recevant des commerces.	2) Centralité urbaine, fonctionnelle et sociale (îlot A), devant intégrer : - Des activités de services (pôle tertiaire), devant profiter de la proximité de la gare (lien fonctionnel - déplacements- à valoriser) : à développer plutôt côté ligne ferroviaire, - Des logements, devant présenter une densité supérieure à la densité minimale requise sur l'ensemble du secteur sur une partie de l'îlot A pour matérialiser un cœur de quartier plus dense, - La possibilité d'espaces d'intérêt collectif, accompagnant la densité de logements et d'activités, offrant des espaces de vie extérieurs pour les habitants et usagers du secteur, pouvant le cas échéant permettre même à plus long terme, la réalisation d'équipement(s) d'intérêt collectif.



Modalités de de réalisation des logements
Urbanisation du secteur destinée à la réalisation de logements, une production d'environ 220 logements sur l'ensemble des secteurs. Le calcul de densité de logements exclut les espaces uniquement dédiés à d'autres destinations que l'habitat. L'aménageur devra respecter une densité minimale de 90 logements/ ha sur le secteur de l'îlot A. L'aménageur devra respecter une densité minimale de 45 logements/ ha sur le secteur de l'îlot B. L'aménageur devra respecter une densité minimale de 45 logements/ ha sur le secteur de l'îlot C. <u>Minimum de logements locatifs sociaux à prévoir</u> : 40 % des logements à réaliser sur le secteur d'étude, pouvant être répartis librement en cas d'opération d'aménagement portant sur plusieurs îlots. En cas d'aménagement distinct par îlot, 40 % applicable à chacun des îlots. En cas d'opération au coup par coup, la première opération devra respecter ces objectifs de production de logements sociaux. Les opérations suivantes devront permettre d'atteindre ces objectifs à l'échelle de l'ensemble des opérations réalisées.



Illustration schématique des principes d'aménagement

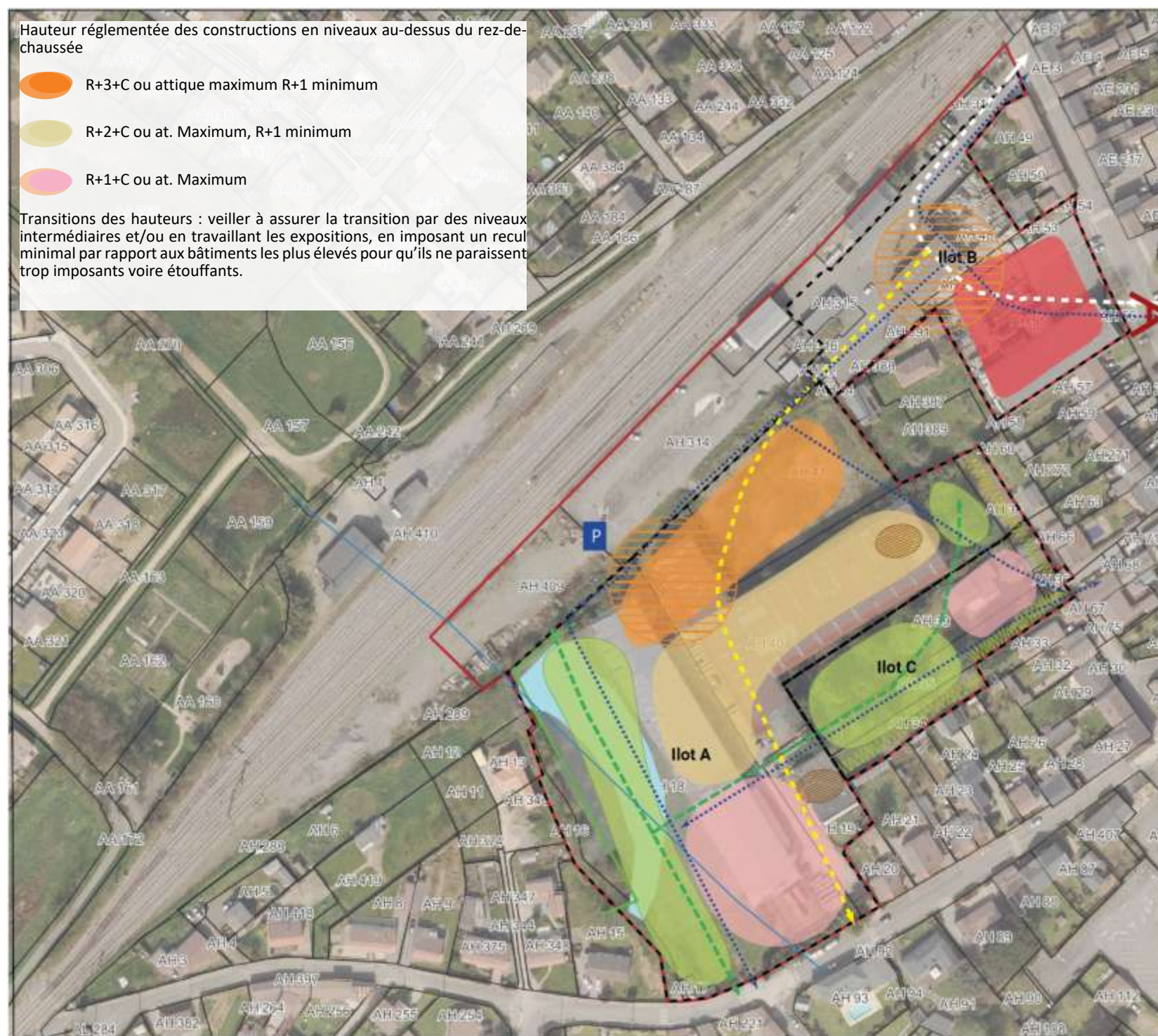
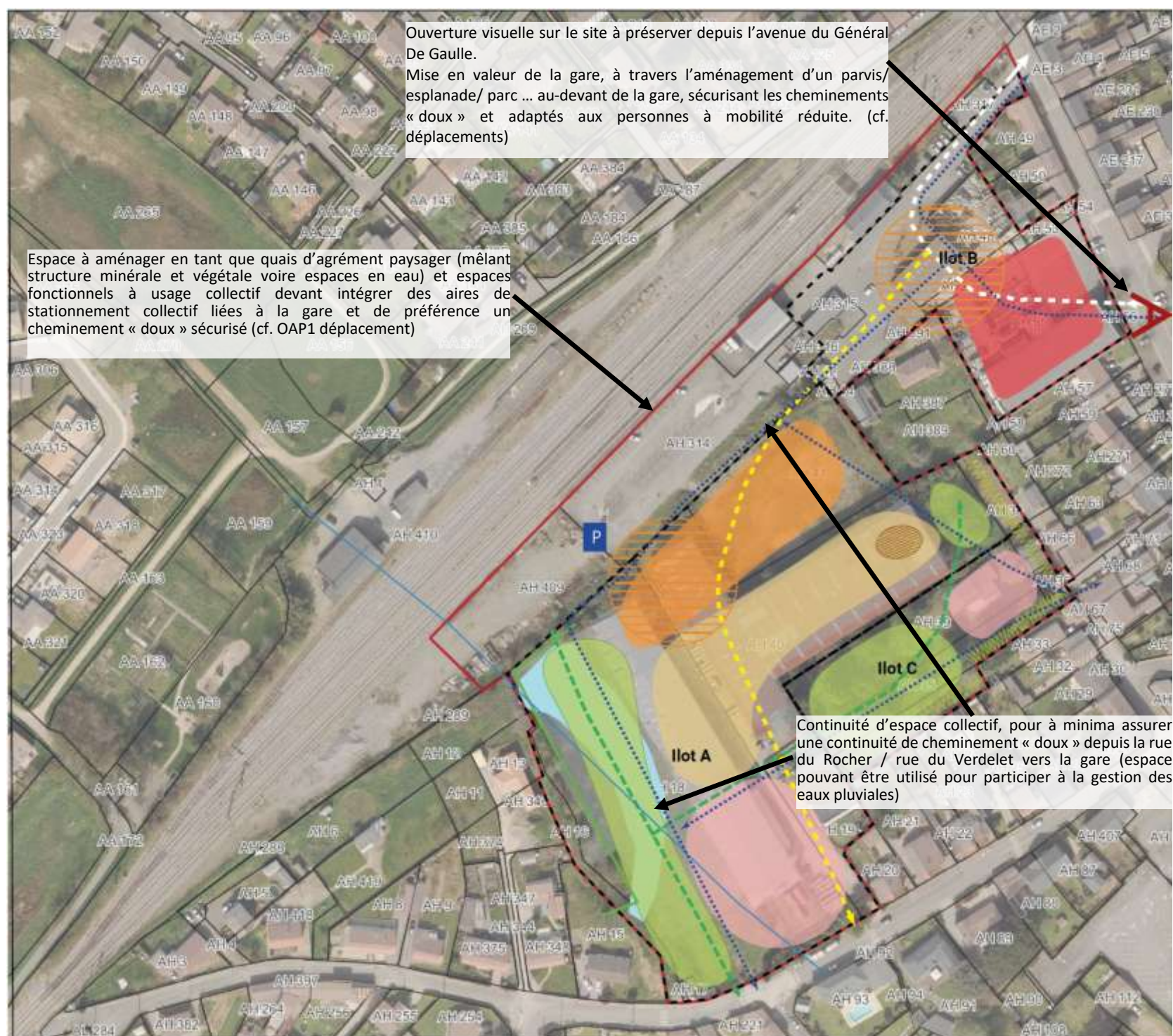




Illustration schématique des principes d'aménagement





Modalités de desserte et de déplacements	Modalités de desserte et de déplacements
Desserte routière de la gare et du secteur Desserte de la gare à partir d'un nouvel accès créé au Sud à partir de l'îlot B, depuis l'avenue du Général du Gaulle. Reprise possible de l'accès existant au Nord seulement : - En sortie sur l'avenue du Général de Gaulle, direction centre-bourg - En entrée pour les véhicules venant depuis la rue de Bel Air. Tout cisaillement de l'avenue du Général de Gaulle est interdit à hauteur de ce point d'accès, dès lors que sera mis en œuvre le nouvel accès au secteur de la gare au Sud. La gare pourra être connectée à partir de la rue du Verdelet en traversant l'îlot A. La nature de cette desserte et son dimensionnement sont à définir selon le projet d'aménagement projeté. Desserte du secteur et des nouveaux quartiers, à partir de la rue du Verdelet. Liaison routière requise entre la rue du Verdelet et l'avenue du général de Gaulle liaison interquartiers: en cas d'aménagement distinct et/ou progressif des îlots A et B, l'aménageur doit prévoir et garantir la possibilité d'extension de la voie desservant de connecter l'îlot aménagé, vers l'îlot riverain. Même si l'îlot B n'est pas mobilisé pour un nouvel aménagement, il faut conserver la possibilité de créer une voie de desserte à travers l'îlot B, partant de l'avenue de Gaulle, pour notamment aller desservir l'îlot A et regagner la rue du Verdelet Voir aussi légende commune pour autres dispositions graphiques. Desserte piétonnière / cyclable du secteur Liaison "douce" à créer pour relier la rue du Verdelet et la partie Sud-Ouest du secteur à l'Ouest jusqu'à l'îlot de la gare (îlot B) (cf. document graphique) en se connectant à "l'artère piétonnière et cyclable à hauteur de l'îlot A	Desserte piétonnière / cyclable du secteur Artère piétonnière et cyclable à créer, à partir de la rue du Verdelet et à partir de l'avenue du Général du Gaulle, de manière à assurer une continuité de liaison "douce" sécurisée entre la gare et le centre-bourg, à travers le secteur (via les îlots B et A). Prévoir des ramifications de liaisons "douces" à partir de cette artère vers les îlots d'habitat périphériques, jusqu'à l'îlot C. Cette liaison "douce reliant la rue du Verdelet à la gare doit être traitée en priorité en "site propre" (au moins sur l'îlot A). Reprise et aménagement de l'accès existant au Nord qui dessert la gare (mise en sécurité et en priorité par rapport aux véhicules), afin surtout de faciliter l'accès à la gare pour les quartiers situés au Nord de la ligne ferroviaire (accès à sécuriser pour les piétons et cycles descendant par la rue de Bel Air). Desserte du secteur par cheminements "doux" devant aussi être reliée à la ruelle de la Poste : ce cheminement "doux" devant desservir en priorité l'îlot A et être prolongé jusqu'à l'îlot B. Stationnements Rechercher une mutualisation des stationnements entre différents usages ou différentes destinations de constructions. Prévoir des aires de stationnement collectif, à usage mutualisé : - Devant satisfaire les besoins liés à la gare, aux commerces pour les habitants. Si besoin est, prévoir un complément de places de stationnement sur l'unité foncière du projet de construction. - Dans la mesure du possible, accroître cette capacité de stationnement pour un usage mutualisé permettant de répondre à une partie des besoins liés aux constructions implantées sur l'îlot A. - Dans la mesure du possible, un traitement végétalisé et perméable des espaces de stationnements mutualisé aérien est attendu.

Commenté [EL1]: A supprimer ? ou remplacer par : l'îlot A sera desservi par la rue du Verdelet et l'îlot B par l'avenue du général de Gaulle. L'îlot C pourra conserver sa desserte actuelle.

