PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune de TOMBLAINE

Tomblaine

Orientations d'aménagement et de programmation

MODIFICATION

SEPTEMBRE 2019

SCALEN AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES NANCY SUD LORRAINE

Les Ateliers du Bras Vert, 49 boulevard d'Austrasie, CS 20516, 54008 NANCY Cedex • Tél. : 03 83 17 42 00 / Fax : 03 83 17 42 20 • www.agencescalen.fr

Rappel :

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) constituent l'une des pièces du dossier de Plan Local d'Urbanisme (PLU). C'est un outil créé par la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains » du 13 décembre 2000 dont la portée a été précisée par la loi « Urbanisme et Habitat » du 2 juillet 2003. La loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 développe leurs fonctions et modifie corrélativement leur dénomination.

Elles exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire.

Les orientations d'aménagement et de programmation doivent être établies dans le respect des orientations générales définies au PADD. C'est un document qui peut être écrit ou graphique, voire les deux, et qui peut prendre la forme de schémas d'aménagement. Il peut également comporter des éléments concernant le traitement des espaces publics et voiries sur le ou les secteurs considérés.

Couvrant un ou plusieurs quartiers ou secteurs du territoire, les orientations édictées se superposent avec le règlement. Les orientations d'aménagement et de programmation et règles peuvent ainsi être utilisées de manière complémentaire ou alternative pour définir un même projet ou opération sur un quartier ou un secteur donné.

La commune de Tomblaine a défini deux secteurs concernés par des orientations d'aménagement :

- **Orientation: « Plaine Flageul »**

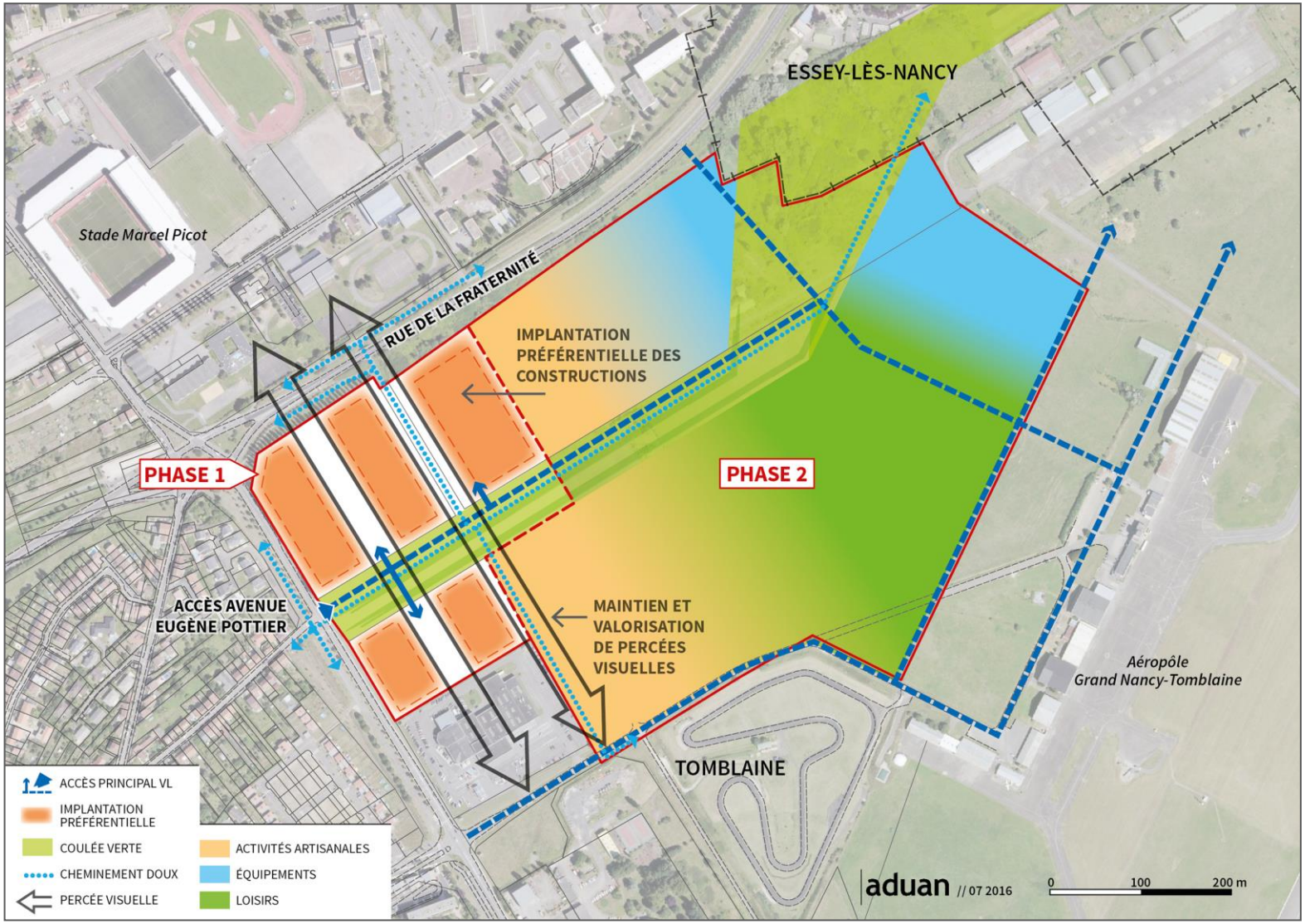
Pour ce secteur, la ville a déterminé un schéma d'aménagement global destiné à assurer la cohérence des futures opérations avec l'urbanisation existante en termes de forme urbaine et de liaisons fonctionnelles.

Les futures opérations devront être compatibles avec le schéma et les orientations proposés, conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 152-1 du Code de l'urbanisme.

Le règlement d'urbanisme est applicable sur toutes les zones du PLU, y compris sur des secteurs concernés par des orientations d'aménagement.

- **Orientation « Bois la Dame »**

ORIENTATION « PLAINE FLAGEUL »



ORIENTATION « PLAINE FLAGEUL »

Localisation:

Le secteur est situé au cœur d'un espace charnière constitué d'un ensemble d'implantations urbaines très contrasté et constitué en blocs homogènes successifs, selon des logiques et des besoins différents (ville historique dense, quartiers de reconstruction, aéroport, quartier militaire, lotissements pavillonnaires et zones d'activités…),.articulés autours d'axes routiers importants (Concorde – Fraternité, et Jean Jaurès – E. Pottier). C'est un secteur stratégique pour le développement de l'agglomération qui fait l'objet depuis plusieurs années d'une réflexion concertée du Grand Nancy et des communes

Le secteur de la Plaine Flageul est actuellement occupé par une plaine de jeux, constituée d'un ensemble de terrains de sport et par des friches aéroportuaires et militaires. Le site est localisé entre deux infrastructures de transport importantes et un équipement d'agglomération : l'Aéropôle Grand-Nancy Tomblaine.

Une partie du site est incluse dans le domaine public aéronautique sans toutefois faire partie du périmètre d'exploitation et de développement de l'Aéropôle. L'ensemble du site est frappé de servitudes liées à la présence de l'aérodrome : plan d'exposition au bruit, servitudes de dégagement et servitudes radioélectriques. Une partie du secteur est également soumise à un risque de pollution pyrotechnique depuis le bombardement du secteur de l'aérodrome pendant la Seconde Guerre Mondiale.

Outre l'aéroport, le secteur Flageul est situé à proximité d'un autre équipement majeur : le stade Marcel Picot, confronté, les soirs de match et de grands événements, à un déficit de stationnements.

Enjeux :

Le projet s'inscrit dans la dynamique d'un territoire en pleine mutation : les Plaines Rive Droite et se situe également à proximité des Rives de Meurthe. Il s'agit de profiter de la position stratégique du site, une position charnière pour mettre en valeur l'entrée de ville.

Le site présente un certains nombre d'enjeux liés :

- à la circulation et la gestion des flux, notamment au niveau des carrefours qui permettront d'accéder au site,
- à sa forte visibilité et donc à la qualité architecturale et au positionnement des bâtiments,
- aux liaisons entre le site et son environnement, fonctionnel et urbain et notamment le stade Marcel Pico et le centre ville de Tomblaine,
- à l'intégration de la trame verte et bleue des Plaines Rive Droite dans le projet
- à la gestion des servitudes et pollutions

Accès et dessertes :

Les accès principaux doivent s'effectuer via les points d'accès existants :

- pour les véhicules légers, par les deux carrefours existant au niveau de l'avenue Pottier (dont l'entrée actuelle de l'aéroport) ;
- pour les modes doux, via les carrefours existants et le passage sous l'avenue de la Fraternité. Ces derniers doivent être un lien essentiel du site avec son environnement immédiat, notamment le centre ville de Tomblaine et le stade Marcel Picot.

La desserte interne doit s'organiser autours d'un axe central laissant une place importante aux circulations douces et à la trame verte, sur lequel se connectent les espaces commerciaux. Les espaces de stationnements ont vocation à être en partie mutualisés entre les commerces (aux heures ouvrables) et le stade Picot (les soirs de match ou d'événements accueillant du public). Ces stationnements auraient en outre l'avantage d'être directement connectés aux itinéraires piétons qui traversent actuellement la rue de la Fraternité pour rejoindre le stade.

Principes paysagers et urbains :

Il s'agit de pouvoir bénéficier de l'effet vitrine offert par les flux des avenues Pottier et de la Fraternité tout en constituant un alignement de façade de qualité et des porosités paysagères :

- S'agissant des bâtiments édifiés le long de l'avenue Pottier, privilégier l'implantation des bâtiments de façon longitudinale par rapport à l'avenue,
- Alignement des façades des premières constructions le long de l'avenue Pottier et de la rue de la Fraternité,
- Continuité de la trame urbaine dans la profondeur, les espaces de stationnement et de circulation s'intercalent entre les bâtiments et constituent la trame paysagère en autorisant des vues/porosités sur le paysage,
- Maintenir une trame verte généreuse au droit de la rue Moench. Cette trame verte pourra intégrer divers usages (telles que des mobilités douces, des fonctions hydrauliques ou ludiques) et pourra être traversée de voirie.
- Maintenir et valoriser de larges percées visuelles depuis et vers le centre du secteur.

Les modes doux et cheminement doivent tisser les liens avec le réseau existant et les ensembles urbains adjacents notamment via :

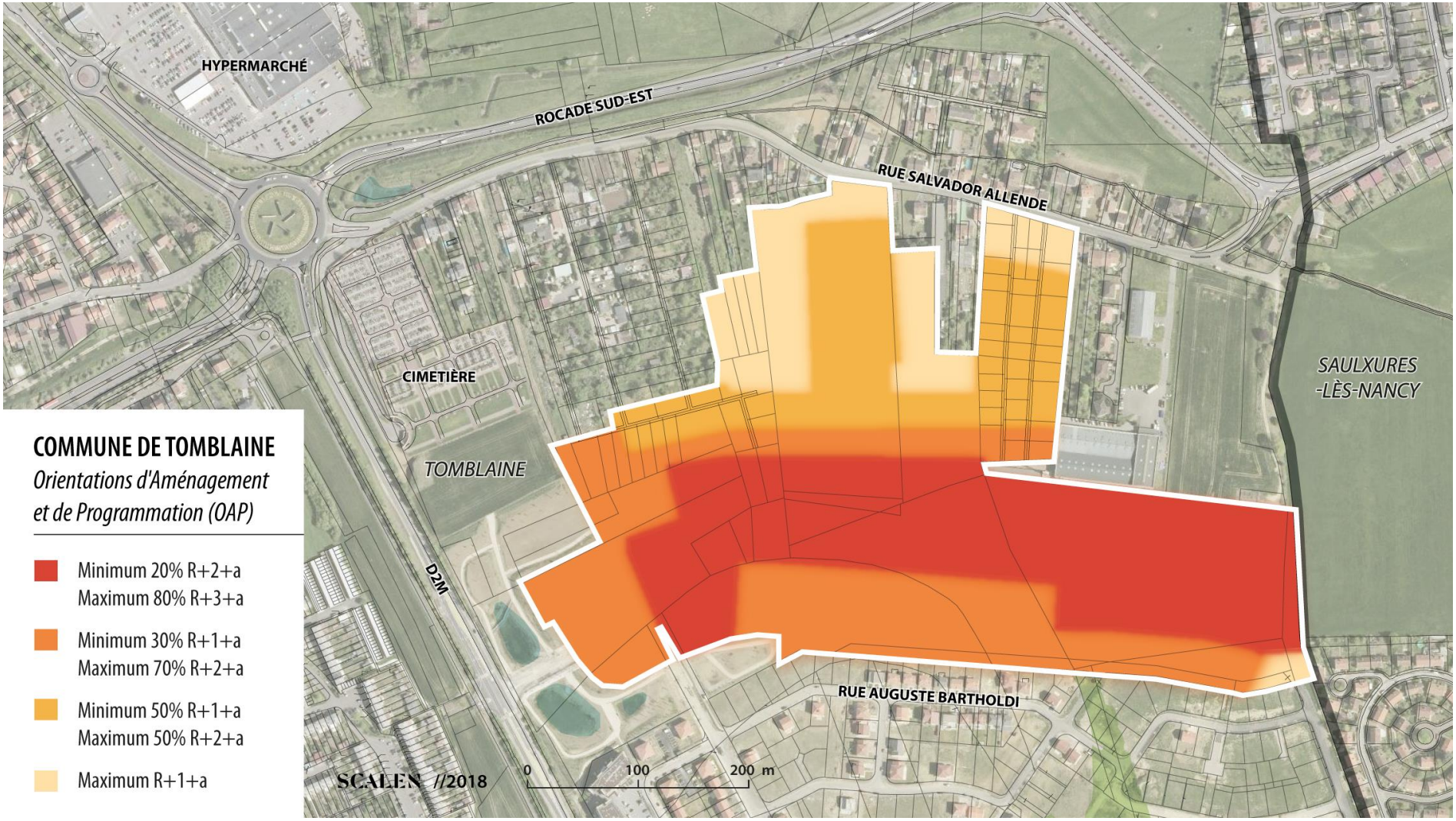
- le passage sous la Fraternité pour relier le stade Marcel Picot,
- la traversée des carrefours avenue Pottier pour relier le site au centre ville de Tomblaine,
- l'ouverture vers l'est pour relier le site aux aménagement prévus à plus long terme et à Cœur Plaine Rive Droite,
- un cheminement doux pour la desserte interne permettant de relier l'avenue Nelson Mandela et la rue Moench.

Programmation :

Les terrains situés le long de l'avenue E. Pottier sont destinés à être urbanisés prioritairement par des activités commerciales et constituent une première phase d'urbanisation.

Sur l'arrière et dans une deuxième phase d'urbanisation, l'installation d'activités artisanales et de loisirs est privilégiée. Un secteur est réservé à l'accueil d'un équipement de dimension communautaire.

ORIENTATION « BOIS LA DAME »



ORIENTATION « BOIS LA DAME »

Localisation:

Le secteur de Bois-la-Dame est situé à l'entrée Sud-Est de l'agglomération nancéienne à l'est du ban communal de Tomblaine. Il constitue les tranches 2 et 3 de la Z.A.C de Bois la Dame.

Enjeux :

Afin d'assurer un gradient des hauteurs depuis le centre du site vers les quartiers voisins, tout en permettant une ouverture de l'expression architecturale, il convient de porter une attention particulière sur la diversité des hauteurs.

Principes urbains :

Ainsi, il convient de prendre en compte les préconisations portant sur la hauteur des constructions. Elles devront s'inscrire dans un épannelage varié et marqué par une différence d'au moins un niveau minimum dans les proportions définies par le schéma ci-contre.