

COMMUNE D'ANCENIS-SAINT-GEREON

**Plan Local d'Urbanisme
d'ANCENIS**



3

**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT
et de PROGRAMMATION
DOSSIER APPROUVÉ**

P.L.U.	PRESCRITE	PROJET ARRETE	APPROUVEE
Elaboration du P.L.U.	Le 14 janvier 2008	Le 19 Novembre 2012	Le 28 avril 2014
Modification Simplifiée n°1	Le 16 juin 2014	////////////////////	Le 22 septembre 2014
Modification n°1	Le 16 juin 2014	////////////////////	Le 28 septembre 2015
Révision Allégée n° 1	Le 16 juin 2014	Le 14 décembre 2015	Le 20 juin 201620 juin 2016
Modification n° 2	////////////////////	////////////////////	Le 20 juin 2016
Modification Simplifiée n°2	////////////////////	////////////////////	Le 24 Septembre 2018
Modification Simplifiée n°3	////////////////////	////////////////////	Le 24 février 2020
Modification n° 3	////////////////////	////////////////////	Le 09 juin 2023

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- préambule -

« 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.

1. 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.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.»

(Article L. 123-1-4 du code de l'urbanisme).

Les orientations d'aménagement permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles n'ont d'intérêt que dans les quartiers qui connaissent une évolution significative ...

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre. Les orientations d'aménagement doivent être comprises comme des intentions d'aménagement indiquant les principes de structuration et de requalification de secteurs à aménager ou à réhabiliter, et non comme la présentation d'un état fini. Par exemple, la commune peut prévoir un schéma des futures voies d'une zone à urbaniser, sans aller jusqu'à inscrire leur localisation précise par un emplacement réservé. Ceci permet d'organiser un quartier avec la souplesse nécessaire.

→ Des orientations d'aménagement qui répondent aux objectifs de rééquilibrage des fonctions urbaines

Le PADD met l'accent sur les objectifs de développement et d'équilibre des fonctions urbaines de la ville entre :

- Le centre-ville historique,
- Le secteur Gare / Arcades / Grands Champs, globalement compris entre le bd Bad Brückenau et la voie ferrée,
 - Le secteur du Bois Jauni,
 - Les opérations de reconquête des anciennes places fortes industrielles autour de la Gare (ZAC Gare),

avec pour chacun de ces secteurs :

- une intensification de l'habitat (renouvellement urbain et optimisation des espaces libres) avec une offre diversifiée en termes de typologie de logements.
- une réappropriation et requalification d'anciens axes routiers en voies urbaines de cœur d'agglomération, tant en terme de rives bâties que de reconfiguration et de traitement d'espaces publics (anciennes RD 723 et RD 923)
- le maintien des équilibres commerciaux et leur complémentarité sur la base des 4 pôles majeurs identifiés (centre-ville historique, Grands Champs / Urien, Arcades, Bois Jauni).
 - l'introduction et la valorisation du végétal dans la ville via l'aménagement des liaisons douces,
 - étant entendu que ces grandes thématiques communes doivent s'enrichir et se moduler suivant les spécificités urbaines et les potentialités de chaque quartier.

Logiquement ces 4 secteurs font l'objet d'une traduction sous forme d'orientations d'aménagement et de programmation au sens de l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme, auxquels s'ajoutent le secteur des Bleuets / Vieilles Haies.

→ Des orientations d'aménagement qui tiennent lieu d'étude de projet urbain au sens de l'article L111.8 (ancien L111-1-4) du code de l'urbanisme

Les 3 secteurs dit de Château Rouge (Aéropole - fonderie), de L'Aubinière - La Savinière et de l'Hermitage - La Planche font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation qui font office d'étude de projet urbain au sens du 5^{ème} alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.

Dans le POS approuvé en 2001 ces 3 secteurs étaient en effet soumis aux dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme car situés à l'origine en dehors des espaces urbanisés et le long d'axes routiers à grande circulation :

- RD 923 pour les secteurs dits de Château Rouge (Aéropole - fonderie), et de L'Aubinière - La Savinière au Nord de la commune,
- nouvelle RD 723 (déviation Nord de l'agglomération d'Ancenis) pour le secteur dit de l'Hermitage - La Planche, à l'Est de la commune.

Bien que dorénavant urbanisés, les dispositions issues des projets urbains restent en grande partie d'actualité afin de pérenniser les règles de composition urbaine de ces nouveaux quartiers. Le PLU les reconduit donc sous forme d'orientations d'aménagement et de programmation tout en effectuant les mises à jour et les adaptations nécessaires.

Comme prévu par le cinquième alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, le PLU fixe pour ces trois secteurs, des règles d'implantation spécifiques à l'appui d'une "étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages".

Par souci de cohérence et pour une meilleure compréhension du parti d'aménagement, ces études accompagnent les orientations d'aménagement et de programmation propres à ces trois secteurs.

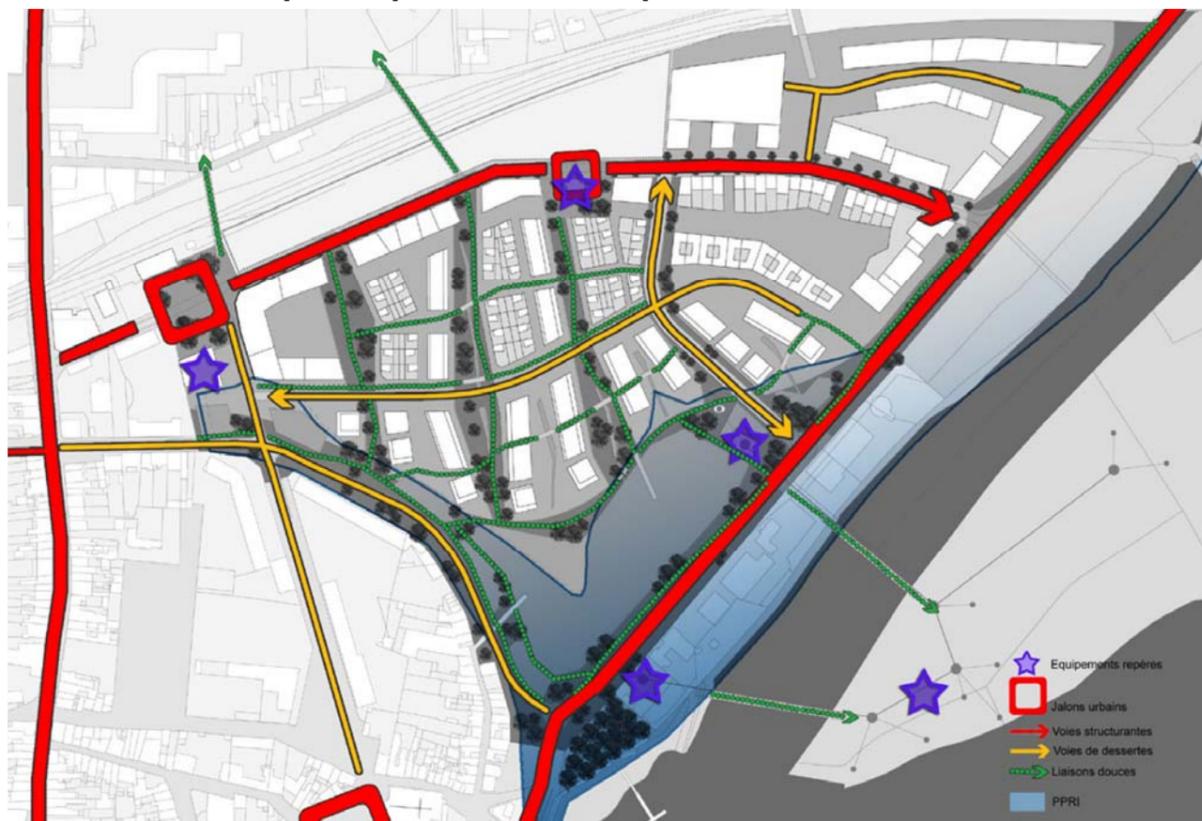
→ Un phasage dans le temps des extensions urbaines à dominante d'habitat

Cette orientation de programmation traduit l'objectif de maîtrise de l'habitat et des extensions urbaines dans le temps

Nota : pour l'ensemble du document, seules les pages intitulées « Orientations d'Aménagement et de Programmation » sont opposables au titre de l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme.

Les cartographies d'état des lieux, les photographies, les approches de faisabilité, figurent à titre informatif et ne sont en aucun cas opposables aux demandes d'occupation et d'utilisation du sol.

Armature des espaces publics : Principes directeurs



Source : ZAC de la Gare / Dossier de création - Format 6 - 2009

Faisabilité (mise en évidence du potentiel - document non opposable)



Source : Plan Guide Libération - Vincent - Format 6 - 2015

4. LE NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE - SECTEUR GARE - LEON SECHE

Source : rapport de présentation de la ZAC de la Gare



4.1. ETAT DES LIEUX / ENJEUX

Situé à proximité immédiate du centre-ville historique, le site est limité :

- au nord par la gare et la ligne de chemin de fer,
- à l'ouest par le centre-ville historique,
- au sud par le Bd des Alliés (RD 923) et la Loire.

Le site de (14,8 ha) offre l'opportunité d'un renouvellement urbain sur une friche industrielle. L'ambition de ce projet est de s'inscrire dans le prolongement du centre-ville historique sur un lieu stratégique et à très forte potentialités. Ce secteur permet d'atteindre les objectifs essentiels des nouvelles urbanisations afin de répondre à la demande en logement, de conforter la centralité, de maîtriser l'étalement urbain, de maintenir et de renforcer un équilibre durable entre l'urbain et les espaces naturelles. C'est une opération majeure à l'échelle de la commune d'Ancenis partie prenante de la stratégie de redynamisation du centre-ville.

L'état du site et de son environnement sont décrits au rapport de présentation de la ZAC (dossier consultable en mairie).

4.2. LE NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE : PRINCIPES DIRECTEURS D'AMENAGEMENT

4.2.1. Rappel des orientations majeures du PADD

Préparer sur le moyen long termes la reconquête des "anciennes places fortes industrielles" au sein de la ville : en particulier renouvellement urbain sur le secteur Léon Séché / nouveau quartier de la Gare favorable à un programme de mixité urbaine (habitat, bureaux, services, ...).

4.2.2. Objectifs urbains et paysagers

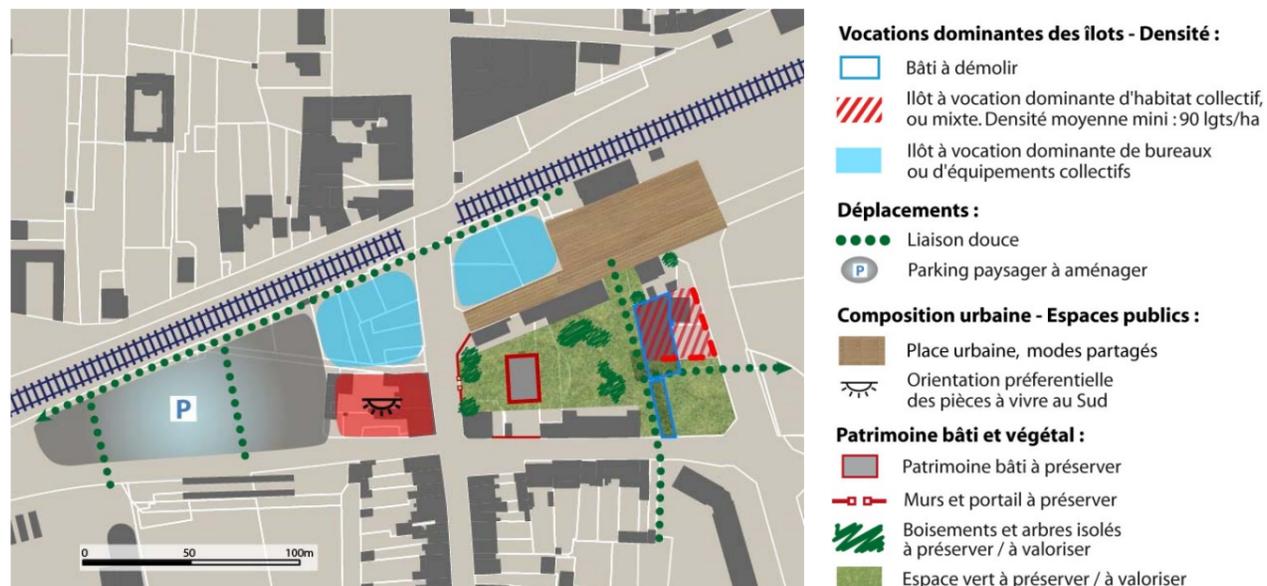
Le parti d'aménagement retenu affirme la vocation urbaine du site et respecte l'environnement paysager et écologique. Ce secteur participe à la structuration du centre-ville élargi d'Ancenis en créant une opération majeure à l'échelle de la commune en matière de développement d'habitat, de tertiaire, de services et d'équipements publics.

Il répond aux objectifs suivants :

- augmenter l'offre de logement aux abords du centre-ville et accueillir à terme de l'ordre de 550 logements.
- limiter les conséquences de l'extension urbaine : ce secteur appartient au périmètre du centre-ville élargi sur un site déjà urbanisé. Cette mutation urbaine limite ainsi des extensions de l'agglomération consommatrices de foncier tout en bénéficiant des services publics et privés du centre-ville et de la gare.
- tirer parti de la contrainte « inondations » et l'exploiter comme un atout en terme d'image à la fois pour le quartier et le centre-ville.
- développer l'offre sociale de logements, et accroître l'offre urbaine en logements diversifiée : petits collectifs, habitats intermédiaires et groupés associant locatif et accession à la propriété, en cohérence avec l'offre déjà existante dans ce secteur de la ville d'Ancenis.

1.3. LE NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP GARE : Secteur Ouest



→ L'insertion dans le paysage

Malgré les comblements successifs des bras de la Loire, l'insularité du cœur historique reste un fondamental du paysage. L'eau « disparaît » pour laisser place à une ceinture verte constituée essentiellement des deux balcons verts de la ville : l'île du Mouchet et l'île Delage. Le quartier de la gare paraît naturellement destiné à s'implanter dans cet écrin vert conforté par un projet urbain soucieux de la continuité de la biodiversité entre les rives de l'île Delage vers le secteur de la gare.

Le projet d'aménagement urbain s'appuie sur une ouverture progressive de la voie ferrée, et de l'ancien bâtiment de la Sous-Préfecture (bâti protégé au titre de l'art. L123-1-5,7^e) vers la Loire.

→ L'insertion urbaine

La zone la plus sensible se situe le long des voies de chemin de fer. Toute cette frange Nord, le long des voies de chemin de fer, sera l'objet d'une attention particulière en termes de façade urbaine. Il est nécessaire d'inventer une typologie bâtie appropriée conçue comme écran acoustique pour les futurs logements. Le long de l'avenue de la Libération, se développe une programmation dédiée en grande partie au tertiaire, et aux équipements (possibilité prioritaire d'implantation d'un parking silo). De part et d'autre de la trémie SNCF, une verticalité plus prononcée (R+4+attique) permet d'affirmer le statut architectural et urbain de cet axe d'entrée principal vers le centre ancien, en lien avec le pôle de la gare (futur pôle d'échanges multimodal) (l'îlot Ouest constituant une alternative pour accueillir un parking silo). Ce parti d'aménagement permet d'atténuer l'effet de césure urbaine (présence des caténaires et portiques TGV) et favorise la réalisation d'un socle architectural pour accueillir des stationnements sur 1 voire 2 niveaux (RdC, voire RdC+1). Ce socle éventuel devra faire l'objet d'un traitement architectural soigné.

Une typologie entre R+2 / R+3 organisée en petits plots est ponctuée à l'angle de l'avenue de la Libération et l'avenue Robert Schuman par un équipement collectif plus important.

La morphologie des îlots d'habitats s'organise suivant une composition Nord Sud le long de coulées vertes rejoignant la Loire. Ces coulées vertes supportent les liaisons douces, la gestion des eaux pluviales en surfaces et structurent des vues dégagées et cadrées vers la Loire et vers l'île Delage. Ces coulées vertes publiques sont conçues comme des espaces libres de type prairie.

Cette composition permet également de créer des espaces communs et de se protéger des vents dominants Sud-Ouest (effet venturi dû à la Loire).

L'enjeu d'identité de ce parc offre la possibilité d'inventer un paysage urbain en adéquation avec les contraintes du site existant :

- renouer des relations avec la Loire (réconciliation) en respectant les contraintes réglementaires du PPRI, mettre en valeur le patrimoine paysager et le rendre accessible par un maillage de liaisons douces,
- créer un aménagement paysager dans les limites du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondations), véritable poumon vert du quartier, permettant de créer une relation étroite avec la Loire et l'île Delage.

Cette coulée se poursuit à l'Ouest avec la végétation existante du cœur d'îlot, associée au bâtiment de l'ancienne Sous-Préfecture, et participe ainsi à sa valorisation.

→ Les déplacements

Les ambitions, en matière de déplacements, sont en cohérence avec le PADD, à savoir:

- Amélioration de l'accès à la gare d'Ancenis (futur pôle multimodal) en prenant en compte tous les modes de déplacement,
- Amélioration du stationnement,
- Développement des déplacements doux par un maillage complet et mettant en relation les futurs îlots d'habitat et le centre historique,
- Amélioration des traversées urbaines en favorisant la cohabitation de tous les modes de déplacement

Le développement des déplacements doux (piéton, cycle) est privilégié. L'objectif est d'améliorer l'accès au centre-ville et l'accès aux transports collectifs et en particulier à la gare.

OAP GARE : Secteur Est

Prise en compte des dispositions prévues à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

