

Saint-Pierre-des-Corps

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME



4. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Métropolitain du 19 novembre
2018



Département de l'Indre et Loire



atu.

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

SOMMAIRE

PREAMBULE	P 4
CHAPITRE 1 : LES CŒURS D'ILOTS DU VIEUX SAINT-PIERRE	P 6
1. L'îlot des Bastes secteur 1AUa	p 9
2. L'îlot Jacquart secteurs 1AUb, 1AUc	p 11
3. L'îlot Gabriel Péri secteur 1AUd	p 13
4. L'îlot Gambetta secteur 1AUe	p 15
CHAPITRE 2 : LE CENTRE-VILLE	P 17
5. Le centre-ville	p 18
6. L'îlot Bourdon/Anatole France	p 23
7. L'îlot d'Estienne d'Orves	p 25
CHAPITRE 3 : LA PARTIE EST DE LA VILLE	P 27
8. Le site de la Morinerie	p 28
CHAPITRE 4 : LES SITES D'ACTIVITES	P 33
9. Grand Sud	p 34
10. Le Parc d'activités de la Boire	p 42

PREAMBULE

Les OAP : principes et objectifs

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation définissent les principes d'organisation des nouveaux secteurs de développement de la commune de Saint-Pierre-des-Corps. Elles sont établies en application de l'article L. 151-7 du code de l'urbanisme en cohérence avec les orientations du PADD.

Elles énoncent le parti général d'aménagement et définissent des principes d'accès, d'insertion dans l'environnement et de composition des espaces non bâtis et bâtis à respecter.

"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".

Pour chacun des sites, et préalablement à l'énoncé des principes d'aménagement, les éléments clés de contexte ainsi que les objectifs poursuivis sont rappelés. Les principes d'aménagement sont illustrés par un schéma de principes.

Les orientations d'aménagement du PLU concernent les sites à fort potentiel de mutation traduisant la volonté de la ville de mettre en œuvre une politique maîtrisée de développement urbain en extension comme en renouvellement.

De fait les orientations d'aménagement correspondent à des sites aux superficies et aux enjeux différenciés. Elles tiennent de la qualité et de la diversité des contextes dans lesquelles elles s'inscrivent ainsi que du caractère inondable des lieux.

Les orientations d'aménagement sont opposables aux tiers

Tout projet de construction ou d'aménagement doit tenir compte des orientations définies pour le quartier ou le secteur où se situe le projet et ce dans un rapport de compatibilité.

Cette compatibilité s'apprécie à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

C'est "l'esprit" du projet qui doit être respecté.

Les orientations d'aménagement s'inscrivent en cohérence et en complément du règlement d'urbanisme.

Localisation des secteurs faisant l'objet d'une OAP

Les orientations d'aménagement et de programmation concernent 10 sites répartis sur l'ensemble de la ville.

✚ **LES CŒURS D'ÎLOTS DU VIEUX SAINT-PIERRE** : s'appuyant sur d'anciens jardins, leur urbanisation permettra de conforter le développement résidentiel tout en veillant à garder un rapport d'équilibre avec la trame végétale existante

1. L'îlot des Bastes : secteur 1AUa
2. L'îlot Jacquart : secteurs 1AUb, 1AUc
3. L'îlot Gabriel Péri : secteur 1AUD
4. L'îlot Gambetta : secteur 1AUe

✚ **LE CENTRE-VILLE ET LES ÎLOTS DU CŒUR DE VILLE** : l'objectif est de poursuivre le renforcement du centre (et sa relation avec la gare) tout en maintenant la cohérence urbaine et architecturale

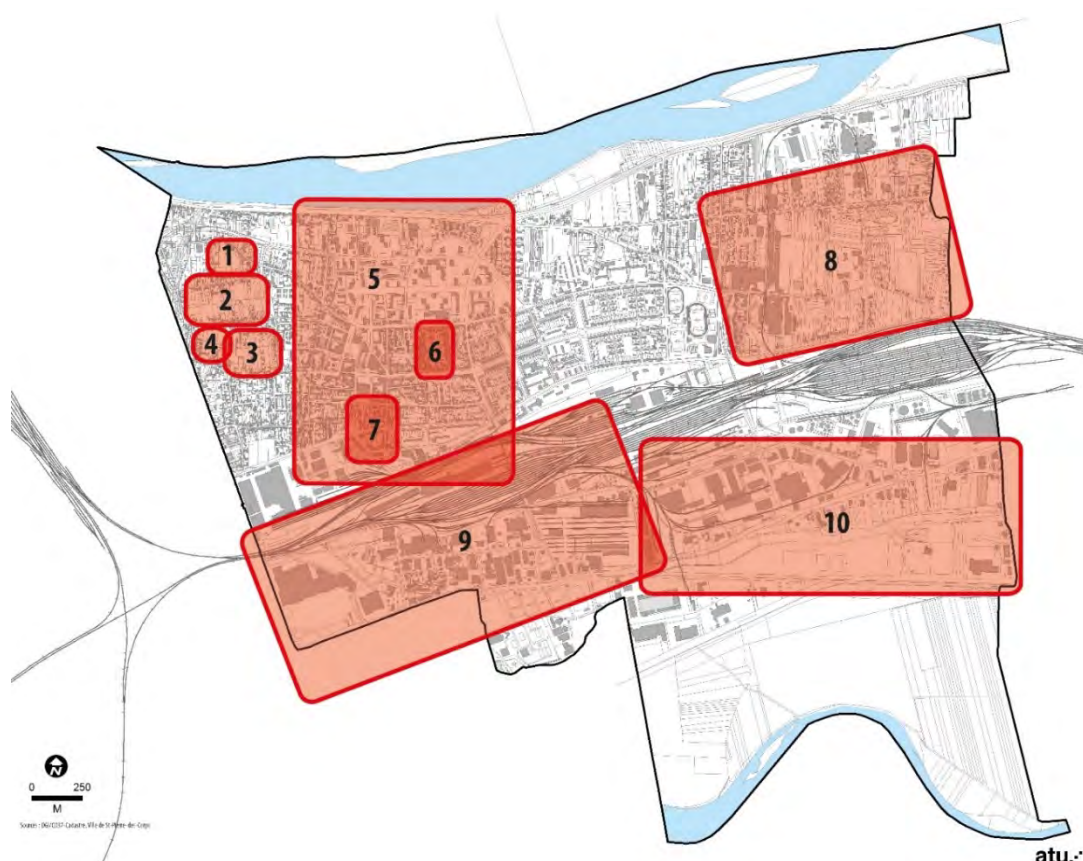
5. Le centre-ville
6. L'îlot Bourdon/Anatole France
7. L'îlot d'Estienne d'Orves

✚ **LA PARTIE EST DE LA VILLE** : un nouveau quartier se dessine autour d'un parc de développement durable avec une offre nouvelle d'habitat et une évolution des sites d'activités économiques.

8. Le site de la Morinerie

✚ **LES SITES D'ACTIVITES** : il s'agit de valoriser la façade économique à l'entrée Est de la ville et d'accompagner la restructuration du pôle Atlantes/Grands Mortiers.

9. Rochepinard/Grands Mortiers/Magasin Général
10. Le parc d'activités de la Boire



CHAPITRE : 1

LES CŒURS D'ILOTS DU VIEUX SAINT-PIERRE

LES CŒURS D'ÎLOTS DU VIEUX SAINT-PIERRE

❖ 1. LE CONTEXTE GENERAL DES CŒURS D'ÎLOTS

Le secteur du Vieux Saint-Pierre est caractérisé par une organisation spatiale autour de quatre rues principales orientées Est/Ouest : Paul Vaillant-Couturier, Gambetta, Gabriel Péri et Pierre Sépard. La trame viaire Nord/Sud est plus aléatoire, elle est le résultat de la reconstruction d'après-guerre de "venelles" desservant de petites opérations ou activités souvent perpendiculaires à l'axe principal des voies. Souvent en impasse, ces opérations inscrites au fil du temps ont laissé des superficies importantes aux jardins privés ou collectifs en cœurs d'îlots.

Ces îlots sont aujourd'hui caractérisés par :

- Une trame végétale précieuse : parcs, arbres repères (fruitiers, noyers), jardins collectifs bien appropriés et sources de liens sociaux.
- Un bâti périphérique qui dessine les contours des îlots, destiné principalement à l'habitat (dans la diversité de ses formes, habitat individuel, habitat intermédiaire...), de rares entreprises de type artisanat local.
- Des accès discrets, des dessertes par des rottes.
- Une typologie bâtie variée et certaines opérations de lotissements anciens groupés (maisons ouvrières, pavillons des années 30 et 40, maisons de maître, petits immeubles, etc.).
- Une ambiance paisible en dehors des axes de circulation.

Les cœurs d'îlots concernés par une OAP s'inscrivent entre les rues Paul Vaillant-Couturier au Nord et Gabriel Péri au Sud, les rues Boizard / de la Tonnelle à l'Ouest et le passage Jacquart / rue André Foussier à l'Est et concernent quatre sites distincts :

1. L'îlot des Bastes : secteur 1AUa
2. L'îlot Jacquart : secteurs 1AUb, 1AUc.
3. L'îlot Gabriel Péri : secteur 1AUd.
4. L'îlot Gambetta : secteur 1AUe.



❖ 2. LES OBJECTIFS

L'aménagement de ces cœurs d'îlot représente une étape importante de l'urbanisation future de Saint-Pierre-des-Corps, l'identité de la ville associée à une tradition de jardins et de potagers prend ici tout son sens. Si la création de nouveaux logements est l'objectif principal, l'aménagement doit permettre d'investir les cœurs d'îlot tout en respectant le caractère "jardin" des différents sites.

Les principaux objectifs s'articulent autour de quatre thèmes :

1/Paysage/patrimoine

- Conserver l'ambiance "cœur d'îlot" à dominante végétale, en respectant le plus possible les jardins familiaux existants ; lieux de lien social et d'échange
- Composer avec les traces du passé maraîcher du site : jardins, arbres fruitiers, haies...
- Conserver les éléments de patrimoine qui participent à l'identité des sites (bâtiments, murs, arbres repères ...)

2/Forme urbaine et architecture

- Composer en s'appuyant sur les formes bâties caractéristiques du Vieux Saint-Pierre : petites maisons ouvrières, quelques maisons de maître, quelques immeubles de petite hauteur, etc.
- Proposer une forme d'habitat qui réponde à l'organisation spatiale environnante : diversité du bâti, implantation, superficie variable des parcelles...
- Conserver les traces de la trame parcellaire (orientation, murs)
- S'inspirer de l'organisation traditionnelle du bâti avec un système de cours, de jardins privés, d'annexes sur les limites séparatives, respecter l'orientation parcellaire
- Adapter les limites et clôtures (forme et gestion) aux différents programmes bâtis
- Prendre en compte le caractère inondable du site dans les réponses architecturales et l'organisation du bâti

3/Circulations,nuisances

- Privilégier l'intimité tout en reconnectant les opérations dans un réseau viaire hiérarchisé à partir des principes d'aménagement de la voirie suivants :
 - accès aux aires de stationnement et gestion sous forme de poches en frange des opérations ;
 - desserte inter-quartier (voies de l'ordre de 5 mètres de largeur, stationnement latéral non autorisé pour les îlots importants) ;
 - développement du réseau de venelles (voies de l'ordre de 3 mètres de largeur pour accès pompiers et riverains), stationnement latéral non autorisé ;
 - maillage des rottes : (maximum 1,5 mètres).
- Dans les secteurs proches de l'autoroute, privilégier l'implantation de végétaux susceptibles de piéger la diffusion de la pollution particulaire. Certaines essences présentent pour cela une efficacité plus significative : orme, frêne à feuilles étroites, chêne pédonculé, chêne vert et pubescent...
- Gérer une grande partie du stationnement en périphérie des cœurs d'îlots (par de petites poches desservant plusieurs logements) afin de limiter les incursions automobiles dans les cœurs d'îlots et favoriser des circulations douces pour desservir les logements et les jardins.

4/Fonction habitat

Pour chaque îlot, la programmation de logements doit permettre de conserver l'ambiance et les caractéristiques de chacun des sites. Les formes urbaines se déclineront en fonction du contexte environnant sous différents types : maisons individuelles, intermédiaires, petits collectifs. L'ensemble de la production bâtie intégrera la prise en compte du risque d'inondation (en fonction du règlement du PPRI).

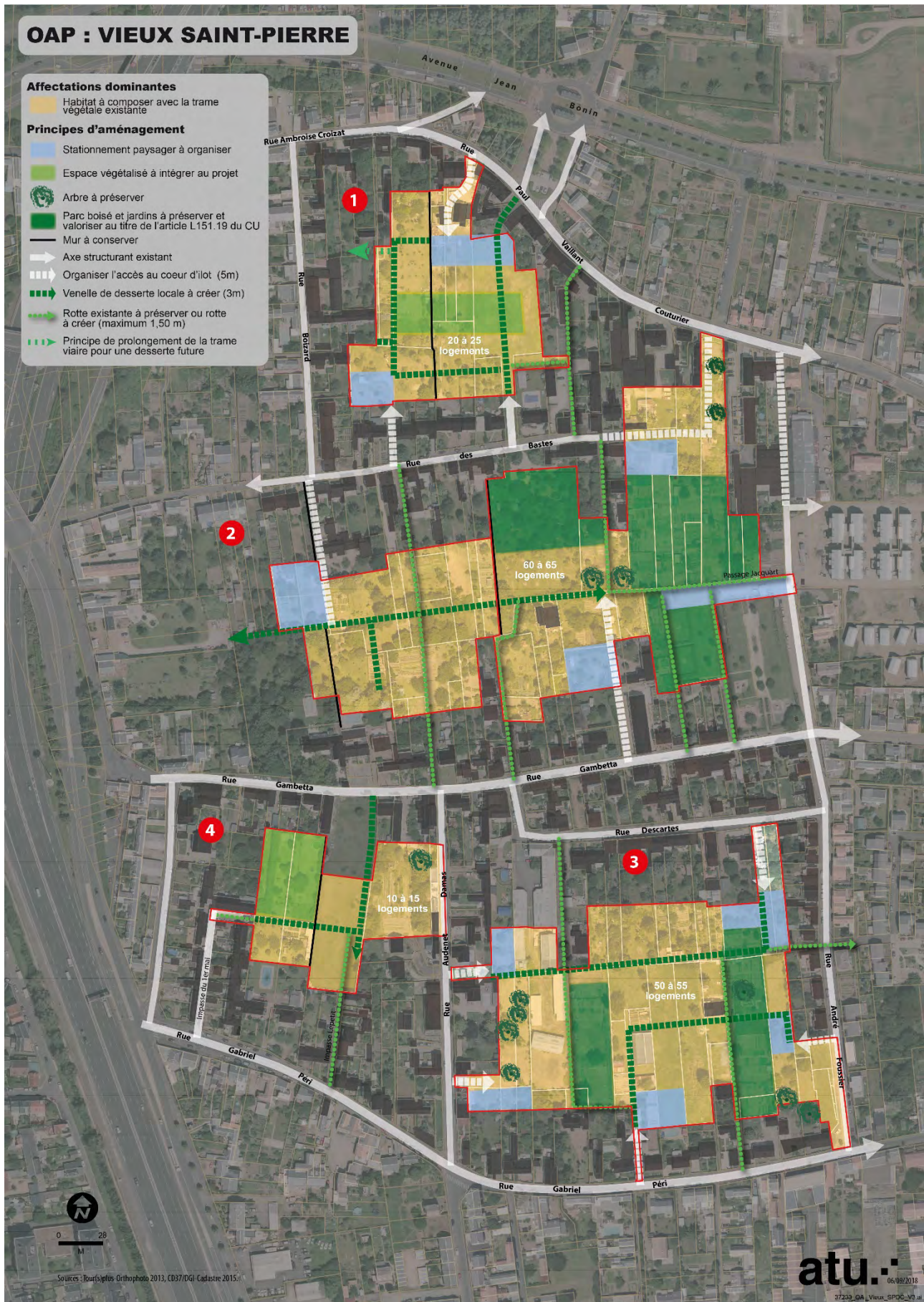
OAP : VIEUX SAINT-PIERRE

Affectations dominantes

- Habitat à composer avec la trame végétale existante

Principes d'aménagement

- Stationnement paysager à organiser
- Espace végétalisé à intégrer au projet
- Arbre à préserver
- Parc boisé et jardins à préserver et valoriser au titre de l'article L151.19 du CU
- Mur à conserver
- Axe structurant existant
- Organiser l'accès au cœur d'îlot (5m)
- Venelle de desserte locale à créer (3m)
- Rotte existante à préserver ou rotte à créer (maximum 1,50 m)
- Principe de prolongement de la trame viaire pour une desserte future



atu. 06/09/2016
37233_04_Vieux_SPPC_V3

1. L'ILOT DES BASTES : SECTEUR 1AUa

❖ 1. LE CONTEXTE

Périmètre :

Le secteur 1AUa correspond à un cœur d'îlot à dominante végétale positionné dans la partie Nord du Vieux Saint-Pierre et encadré par les rues suivantes :

- au Nord, rues Amboise Croizat / Paul Vaillant Couturier ;
- au Sud, rue des Bastes ;
- à l'Ouest, rue Boizard ;
- à l'Est passage Jacquart.

Superficie : 1,26 ha



❖ 2. LES OBJECTIFS

- Préserver les éléments de patrimoine (bâti et végétal).
- Organiser le maillage de l'îlot par les circulations douces (rottes/venelles).
- Préserver une partie de la trame végétale de l'îlot.
- Insérer un programme de logements de l'ordre de 20 à 25 unités.

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Paysage

- Conserver un cœur d'îlot à dominante végétale en créant des jardins familiaux autour desquels s'organise l'opération.

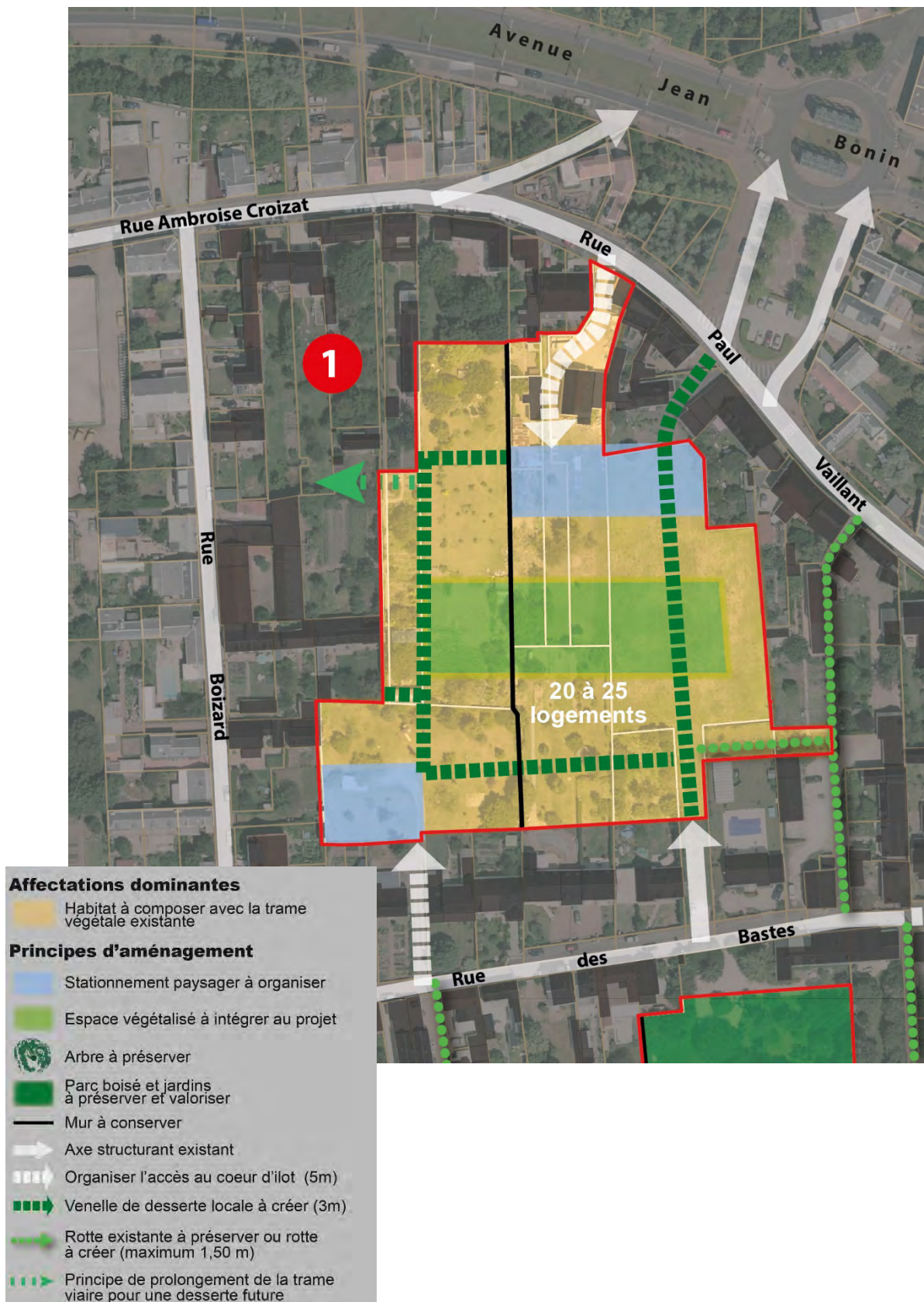
Forme urbaine et architecture

- Conserver le mur Nord/Sud qui traverse l'îlot et s'appuyer sur cette composante patrimoniale pour dessiner le réseau viaire et implanter les futures constructions.
- Privilégier un parcellaire traditionnel en lanière avec des orientations principales en Nord/Sud et des variations ponctuelles Est/Ouest y associer une forme d'habitat qui réponde à cette organisation spatiale (maisons individuelles ou accolées).
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

Circulations

- Limiter les incursions automobiles, le cœur d'îlot est desservi uniquement par des venelles et un accès piéton à l'Ouest connecté au passage Jacquart.
- Gérer une partie du stationnement en périphérie sous forme de deux espaces dédiés, un au Nord accessible à partir de la rue Paul Vaillant Couturier et un au Sud à partir de la rue des Bastes.

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



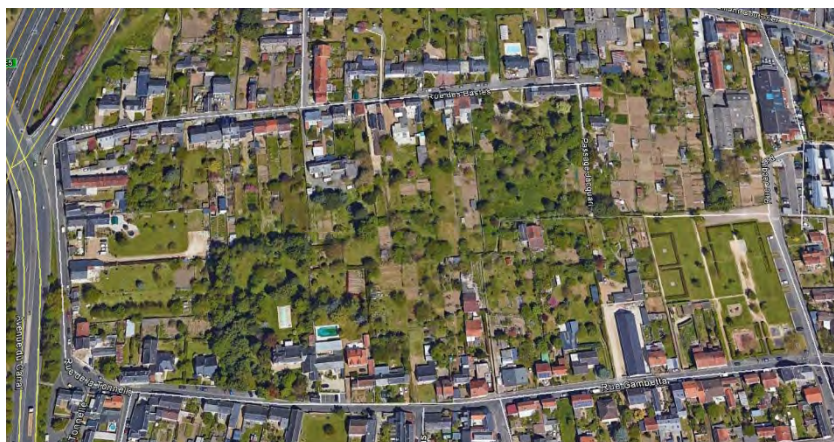
2. L'ÎLOT JACQUART : SECTEURS 1AUB ET 1AUC

❖ 1. LE CONTEXTE

Périmètre :

L'îlot Jacquart qui regroupe les secteurs 1AUB et 1AUC est constitué par une vaste emprise à dominante végétale encadrée par les rues suivantes :

- au Nord, rue des Bastes ;
- au Sud, rue Gambetta ;
- à l'Ouest, rue de la Tonnelé ;
- à l'Est passage Jacquart.



Superficie : 3,64 ha

❖ 2. LES OBJECTIFS

- Préserver les éléments de patrimoine (bâti et végétal).
- Organiser le maillage de l'îlot par les circulations douces (rottes/venelles).
- Préserver une partie de la trame végétale de l'îlot.
- Insérer un programme de logements de l'ordre de 60 à 65 unités.

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Paysage

- Conserver les jardins familiaux existants à l'Est du site (accessible par le passage Jacquart) et le parc boisé au Nord (accessible à partir de la rue Bastes).
- Préserver les arbres de qualité et les arbres repères qui caractérisent les jardins privés (inventaire à faire avant les travaux), les inscrire dans la composition de l'opération.

Forme urbaine et architecture

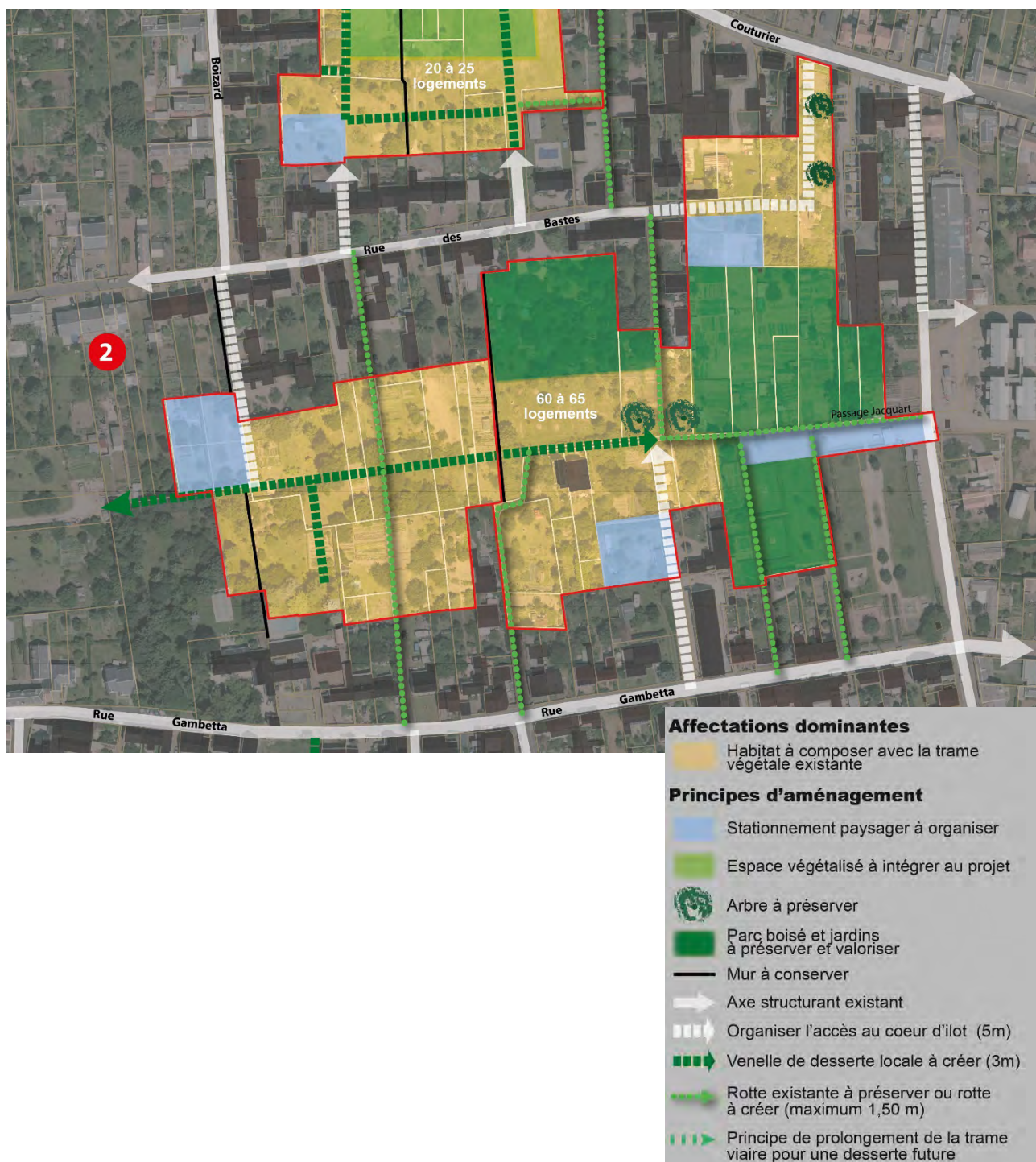
- Privilégier un parcellaire traditionnel en lanière avec des orientations principales en Nord/Sud et des variations ponctuelles Est/Ouest ; Y associer une forme d'habitat (maisons individuelles ou accolées) qui réponde à cette organisation spatiale, conserver autant que possible la trame végétale.
- Conserver le mur Nord/Sud qui traverse l'îlot à l'Ouest du site.
- Inscrire dans le projet les maisons existantes au cœur du site et préserver leur intimité.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

Circulations

- Structurer l'urbanisation de part et d'autre du passage Jacquart dont les caractéristiques marqueront la priorité aux piétons/cycles tout en permettant l'accès aux pompiers/urgences et exceptionnellement aux riverains (emprise de l'ordre de 3 mètres).
- Créer un axe de desserte interquartier Nord/Sud (dans la continuité de la rue Boizard au Nord) reliant la rue des Bastes et la rue Gambetta, cette voie mixte permettra de traverser l'îlot tout en conservant des dimensions réduites (emprise de l'ordre de 5 mètres, sans trottoir ni stationnement latéral).
- Privilégier les circulations douces par la création de rottes Nord/Sud perpendiculaires au passage Jacquart.

- Gérer une partie du stationnement en périphérie sous forme d'espaces dédiés (distance maximum des habitations 50 mètres) :
 - au Nord, dans la continuité de la rue des Bastes, une aire pour riverains et pour les jardiniers ;
 - à proximité du parc, accès par la rue des Bastes ;
 - à l'Est, en lien avec la nouvelle voie de desserte ;
 - au Sud, deux stationnements accessibles à partir de la rue Gambetta.

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



3. L'ILOT GABRIEL PERI : SECTEUR 1AUd

❖ 1. LE CONTEXTE

Périmètre :

Situé dans la partie Sud du Vieux Saint-Pierre, l'îlot Gabriel Péri correspond au secteur 1AUd. A destination d'un programme d'habitat il est aujourd'hui composé d'espaces verts et de jardins cultivés. Il est encadré par les rues suivantes :

- au Nord, rue Descartes ;
- au Sud, rue Gabriel Péri ;
- à l'Ouest, rue Audenet Damas ;
- à l'Est André Foussier.

Superficie : 2,66 ha



❖ 2. LES OBJECTIFS

- Préserver les éléments de patrimoine (bâti et végétal).
- Organiser le maillage de l'îlot par les circulations douces (rottes/venelles).
- Préserver une partie de la trame végétale de l'îlot.
- Insérer un programme de logements de l'ordre de 50 à 55 unités.

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Paysage

- Conserver les deux aires de jardins familiaux au cœur du site, le projet s'articulera autour de ces lieux d'échange et de convivialité.
- Préserver les arbres de qualité et les arbres repères qui caractérisent les jardins privés (inventaire à faire avant les travaux), les inscrire dans la composition de l'opération.

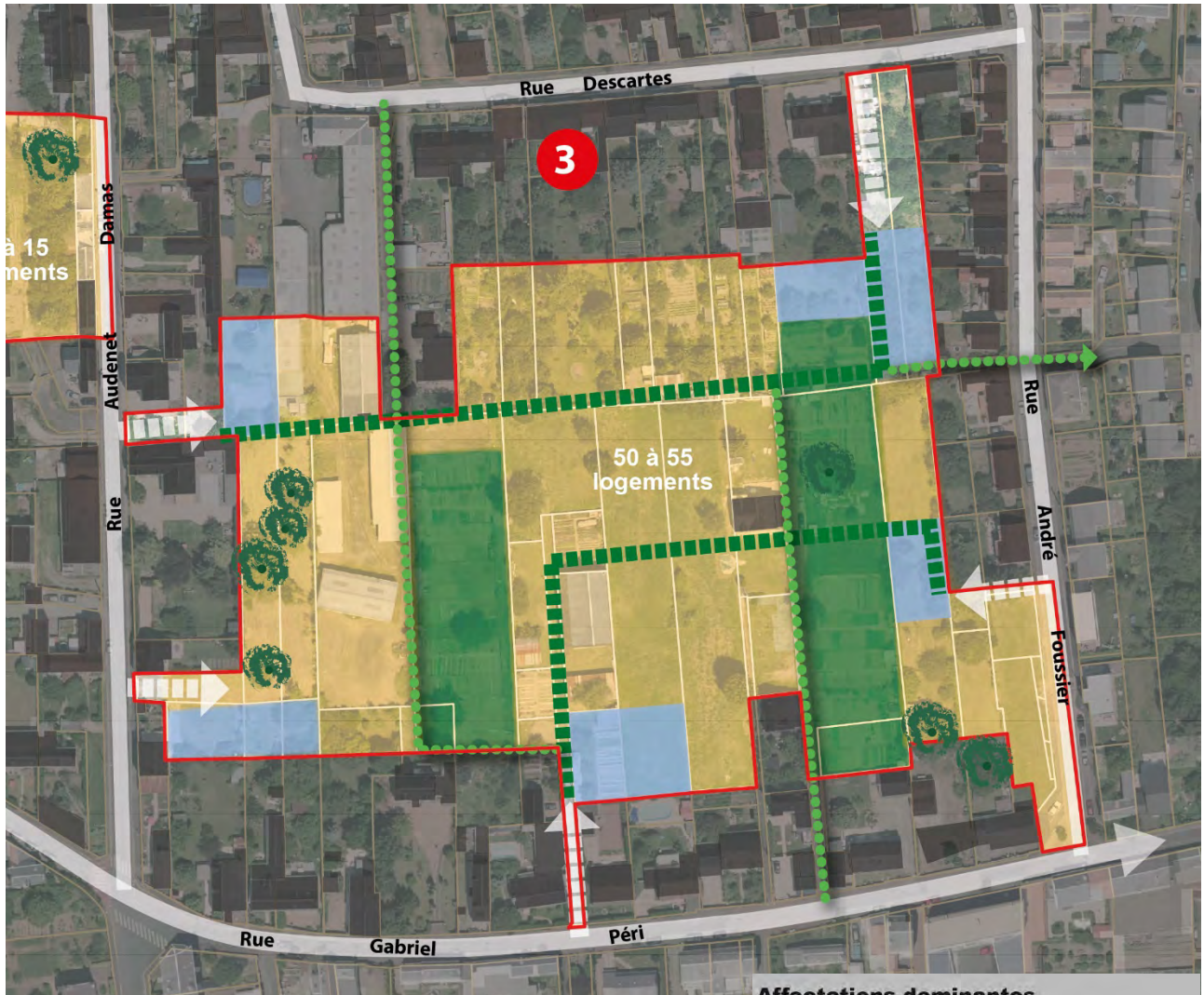
Forme urbaine et architecture

- Procéder, au besoin, à la démolition de hangars existants à l'Ouest du site.
- Privilégier un parcellaire dans la continuité de l'existant (généralement en Nord/Sud).
- Associer différentes formes bâties en lien avec l'environnement, privilégier l'habitat intermédiaire dans la partie Ouest en préservant les arbres matures (principalement des noyers).
- Intégrer la maison existante et son jardin au cœur du site.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

Circulations

- Structurer la desserte du site en minimisant l'impact de la voiture, l'îlot ne sera traversé que par des venelles (emprise de l'ordre de 3 mètres d'emprise).
- Compléter la maille piétonne par :
 - une rotte d'orientation Nord/Sud qui relie les rues Descartes et Gabriel Péri ;
 - une deuxième rotte, dans la continuité de la venelle de desserte au Nord de l'opération, qui permet de relier le cœur d'îlot avec Bel Air.
- Gérer une partie du stationnement en périphérie en cinq aires soit une offre à moins de 50 mètres des habitations, l'usage de ces stationnements concerne les habitants et les jardiniers.

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



Affectations dominantes

 Habitat à composer avec la trame végétale existante

Principes d'aménagement

 Stationnement paysager à organiser

 Espace végétalisé à intégrer au projet

 Arbre à préserver

 Parc boisé et jardins à préserver et valoriser

 Mur à conserver

 Axe structurant existant

 Organiser l'accès au cœur d'îlot (5m)

 Venelle de desserte locale à créer (3m)

 Rotte existante à préserver ou rotte à créer (maximum 1,50 m)

 Principe de prolongement de la trame viaire pour une desserte future

4. L'ÎLOT GAMBETTA : SECTEUR 1AUe

❖ 1. LE CONTEXTE

Périmètre :

L'îlot Gambetta est positionné dans le quart Sud-Ouest du Vieux saint-Pierre et correspond au secteur 1AUe. Constitué d'espaces verts, il bénéficie d'une façade le long de la rue Adenet Damas. Il est par ailleurs encadré par les rues suivantes :

- au Nord, rue Gambetta ;
- au Sud, rue Gabriel Péri ;
- à l'Ouest, impasse du 1^{er} Mai.

Superficie de l'îlot : 0,86 ha



❖ 2. LES OBJECTIFS

- Préserver les éléments de patrimoine (bâti et végétal).
- Organiser le maillage de l'îlot par les circulations douces (rottes/venelles).
- Préserver une partie de la trame végétale de l'îlot.
- Insérer un programme de logements de l'ordre de 10 à 15 unités.

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Paysage

- Appuyer la composition du projet en préservant les parcelles en jardin au Nord/Ouest du site.
- Préserver autant que possible, les arbres des jardins rue Audenet Damas.

Forme urbaine et architecture

- Associer différentes formes bâties en lien avec l'environnement :
 - sur rue Audenet Damas : maisons à l'alignement dans un gabarit en accord avec l'existant ;
 - en cœur d'îlot, maisons individuelles, jumelées ou attachées.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

Circulations

- Créer un axe de desserte (venelle de l'ordre de 3 mètres d'emprise) avec deux piquages, un premier rue Gambetta et un deuxième rue Audenet Damas.
- Compléter le maillage de rottes en donnant accès au "jardin " par un maillon Est/Ouest entre l'Impasse du 1^{er} mai et l'impasse Lepetit.
- En cœur d'îlot, gérer le stationnement sur les parcelles privatives.

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



-  Espace végétalisé à intégrer au projet
-  Arbre à préserver
-  Parc boisé et jardins à préserver et valoriser
-  Mur à conserver
-  Axe structurant existant
-  Organiser l'accès au coeur d'ilot (5m)
-  Venelle de desserte locale à créer (3m)
-  Rotte existante à préserver ou rotte à créer (maximum 1,50 m)
-  Principe de prolongement de la trame viaire pour une desserte future

CHAPITRE : 2

LE CENTRE URBAIN

5. LE CENTRE-VILLE

❖ 1. LE CONTEXTE

Cette orientation d'aménagement et de programmation s'inscrit dans une perspective globale de renforcement du centre-ville dans la continuité des actions engagées depuis une vingtaine d'années : ZAC gare, ZAC Grand Cour, programmes de requalification de la Rabâterie.

Ce centre-ville, dans sa partie localisée au Nord des voies ferrées, concerne des espaces avec des enjeux et des caractéristiques propres mais qui participent tous d'un espace concentrant une grande mixité de fonctions et porteur d'une intensité urbaine destinée à se renforcer, notamment en termes de hauteur des constructions et de densité.

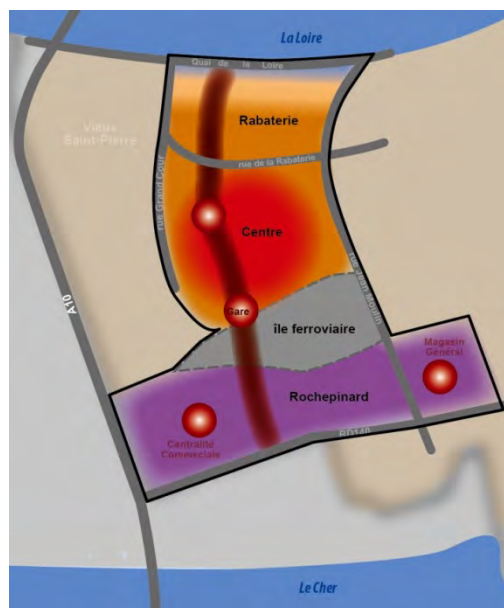
On distingue ainsi la Rabâterie, le cœur de ville entre la mairie et la gare ainsi que deux îlots à restructurer qui font l'objet d'orientations d'aménagement spécifiques (îlots Maxime Bourdon et Anatole France).



❖ 2. LES OBJECTIFS

LA RABATERIE

- Requalifier la façade Loire.
- Ouvrir le quartier sur la Loire.
- Renforcer les liens entre la Rabâterie et le cœur de ville.
- Renforcer son attractivité en requalifiant et en redonnant davantage de lisibilité aux fonctions des différents espaces publics (centre commercial et abords, Grand Mail, accès à la Loire, etc.) et résidentiels (Mastabas, Chassepinière, Jacques Prévert).
- Mettre en œuvre une politique d'intensification urbaine des espaces mutables en pied de digue à travers le système des tertres.
- Poursuivre l'amélioration de l'habitat collectif HLM et privé.
- Améliorer la desserte en transports en commun.
- Développer la mixité des fonctions (fonctions économiques, équipements...).
- Adapter l'offre commerciale et de services aux besoins du quartier (offre/volume...).



LE CŒUR DE VILLE

- Entre la mairie et la gare, renforcer l'armature urbaine pour conforter l'image d'un cœur de ville.
- Mettre en évidence les liens et les continuités entre :
 - la mairie et la gare ;
 - la gare et le quartier de la Rabâterie.
- Organiser la mutation des cœurs d'îlots (îlot Rosenberg, îlot Anatole France / Maxime Bourdon, îlot d'Estienne d'Orves).
- Intégrer la gare au fonctionnement et à l'environnement urbain de la ville.
- Valoriser le quartier de la gare dans la diversité de ses fonctions.
- Faire évoluer la forme et les fonctions de la Galboisière.
- Prendre en compte le patrimoine bâti dans le processus de densification du centre-ville.
- Préserver et renforcer la trame végétale.

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

LA RABATERIE

• Valoriser les liens avec la Loire

Le positionnement du quartier de la Rabâterie en bordure de la Loire offre une formidable opportunité de développer son identité ligérienne en termes d'usages et d'intégration. Indépendamment d'une politique de long terme de "tertrisation" la priorité est donc de développer un programme d'actions visant à multiplier les liens avec le fleuve et de poursuivre une politique de valorisation paysagère.

• Traiter les points d'interface avec la Loire à partir de deux espaces stratégiques

Le terrain de bicross

Propriété de la ville, à proximité du gymnase, il constitue une opportunité d'aménager un lien physique avec le fleuve. Dans un contexte de forte vulnérabilité (ZDE), l'objectif est d'étudier et mettre en œuvre les moyens techniques pouvant servir cet objectif. À titre d'exemple, pourrait être envisagés l'aménagement d'un amphithéâtre permettant une remontée progressive vers le quai, la réalisation d'une passerelle assurant une jonction avec l'équipement de traitement des eaux, l'intégration d'une passerelle à un équipement public, etc.

L'entrée Nord de la ville par le boulevard Jean Jaurès

Cet espace constitue le point d'entrée vers le centre-ville et le quartier de la Rabâterie. Son traitement actuel ne valorise pas sa situation d'interface avec la Loire. Il convient donc de :

- - réorganiser les perspectives en direction de la Loire, ce qui suppose une reconfiguration du délaissé de voirie et de son traitement végétal (pas d'effet de masque) ;
- - mettre en scène l'entrée urbaine de l'agglomération (en termes d'usage et de fonction) ;
- - redonner une valeur d'usage à l'angle du boulevard Jean Jaurès et le paysager (étude levée de la Loire) ;
- - requalifier l'espace public.

• Valoriser les quais de la Loire

Les quais de la Loire constituent un axe qui draine un trafic important notamment dans le cadre des migrations pendulaires. En conséquence l'axe, malgré sa situation exceptionnelle en bord de Loire, cumule les nuisances routières, ce qui occulte toute autre forme de mise en valeur ou de fonction.

Il convient donc de :

- mettre en valeur tous les cheminements Nord/Sud ;
- réorganiser le profil de la voie pour donner plus de place aux circulations douces ;
- engager un programme d'adaptation ou de requalification de la trame bâtie en lien avec les objectifs de diminution de la vulnérabilité ;
- valoriser la trame végétale.

• Traiter l'espace public rue de l'Aubrière au droit des Tours dans la continuité des aménagements existants

• Compléter les circulations douces

Il s'agit en complémentarité des aménagements existants (Grand Mail, Petit Mail) de développer et mettre en évidence les circulations douces à l'intérieur du quartier :

- un axe Est/Ouest mettant en relation le square Blanqui, le gymnase et les terrains de sport en bordure de la partie Nord du boulevard Jean Jaurès ;
- 3 axes Nord/Sud valorisant les relations entre le cœur de ville et la Loire, à travers la Rabâterie et assurant une connexion à l'itinéraire Loire à vélo par le Chemin Vert.

• Restructurer les îlots potentiellement mutables

Trois sites présentent des enjeux ou un potentiel de mutabilité ou de densification, avec une mixité d'activités :

- le centre commercial de la Rabâterie (hors ZDE) ;
- l'angle sud-ouest du carrefour du boulevard Jean Jaurès et de la rue de l'Aubrière (en zone C ZDE) ;
- l'angle du boulevard Jean Jaurès et de la rue de la Rabâterie.

LE CŒUR DE VILLE

Le cœur de ville est amené à poursuivre sa valorisation pour en faire une pièce urbaine centrale catalysant la vie citadine. Cette évolution qui appelle une densité maîtrisée nécessite le maintien d'un rapport cohérent végétal/ bâti et le maintien de la lecture de la trame urbaine dessinée par les îlots.

La valorisation des espaces publics majeurs (places de la mairie et de la gare) et la mise en évidence de l'axe mairie/gare constituent également des objectifs stratégiques.

- **Faire de la place de la mairie une pièce maîtresse du cœur de ville**

- Démolir "la galette commerciale".
- Renforcer son caractère d'espace de centralité : mettre la place au centre de la vie urbaine par ses fonctions (le marché, le stationnement paysagé lié aux fonctions commerciales) son accessibilité et la qualité de son aménagement.
- Favoriser son accessibilité piétonne.
- Intégrer du stationnement paysagé lié aux fonctions commerciales.
- Préserver l'axe monumental Nord/Sud dans le réaménagement de la place.
- Préserver les possibilités d'installation d'équipements au service des fonctions de la place (structure légère de type halle...).
- Valoriser les façades de la place.

Façade Ouest

- Poursuivre la constitution d'un cœur de ville dans le prolongement des programmes d'habitat collectif de la ZAC Grand Cour.
- Organiser le renouvellement urbain en rive Ouest de la place avec des hauteurs maximales à R+3+C.
- Privilégier des rez-de-chaussée commerciaux.

Façade Est de la place :

- Organiser la mutation de la partie Sud de l'ensemble de l'îlot.
- Relocaliser les commerces principalement en rive.
- Développer des hauteurs maximales à R+3+C.

- **Créer un axe " monumental " de composition entre la mairie et la gare**

- Remettre en perspective la mairie depuis l'avenue Stalingrad.
- Restructurer la place de la mairie dans la perspective de son rôle d'espace public majeur et complémentaire à un espace gare renouvelé.
- Organiser la mutation de l'îlot d'Estienne d'Orves en prenant en compte cet objectif (voir OAP suivantes.)

- **Prendre en compte dans cette mutation l'hypothèse d'un axe fort de transport en commun**

Quels que soient, l'hypothèse, le tracé, le mode potentiellement envisageable, la mutation du tissu urbain doit rester compatible avec l'insertion d'un transport en commun performant :

- dans le prolongement de l'avenue Jean Bonnin ;
- en direction de la gare.

- **Poursuivre le projet urbain de la gare nationale TGV**

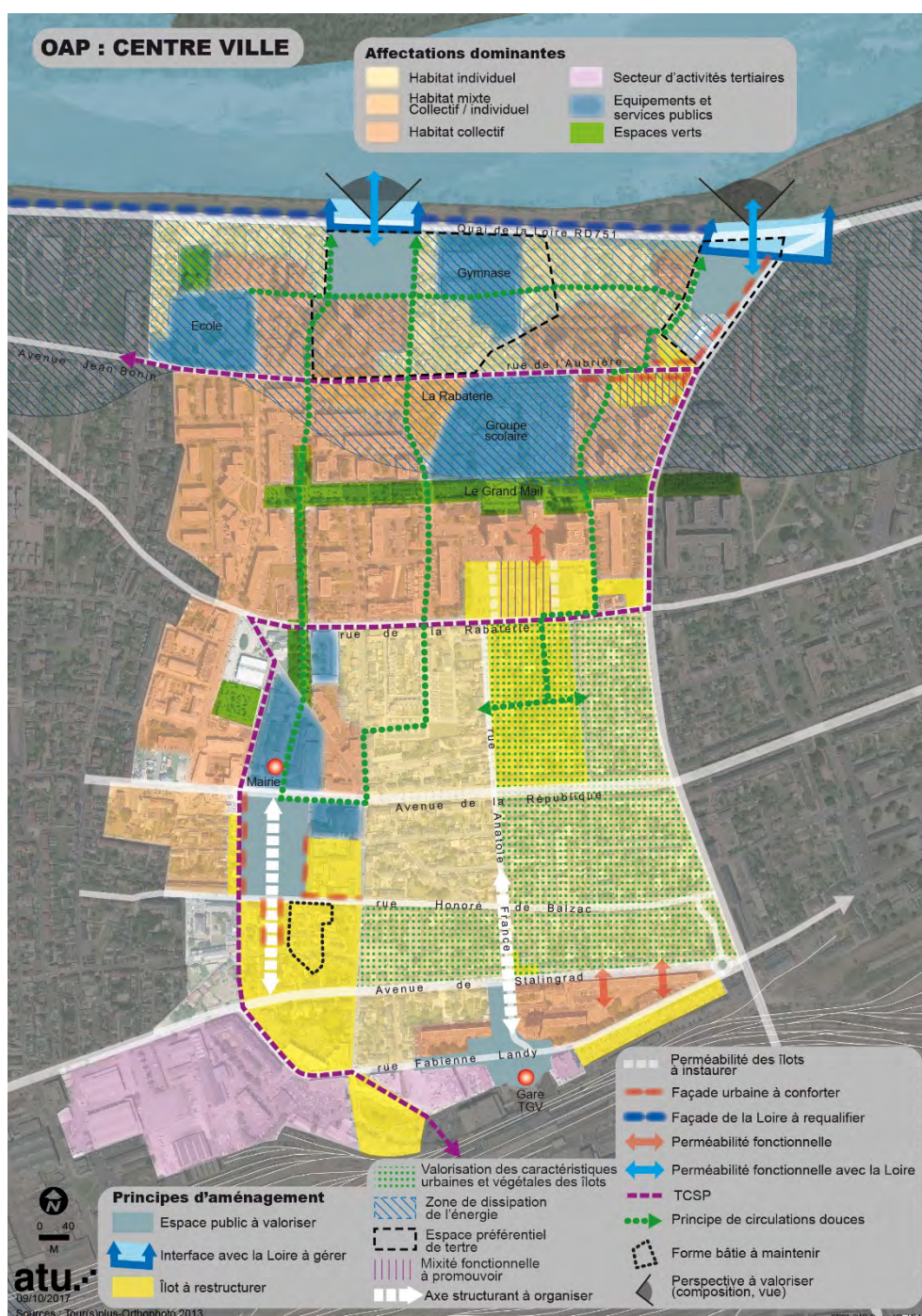
- Réorganiser l'espace public autour de la gare pour en faire un lieu de vie à haut rayonnement et complémentaire à celui de la place de la mairie.
- Poursuivre la restructuration et la construction de la façade urbaine le long de la rue Fabienne Landy.
- Préserver un faisceau dans le périmètre de la ZAC Gare.
- Valoriser l'axe gare/Rabâterie.

• Valoriser les caractéristiques urbaines et végétales des îlots

Le processus d'intensification urbaine du centre-ville doit s'écarter d'une densification systématique et non contextualisée à l'échelle de la rue ou de l'îlot. Il convient en particulier de concilier l'évolution de l'enveloppe urbaine des îlots (notamment en termes de hauteur) en maintenant un rapport avec le végétal tant en proportion qu'en perception. La mise en œuvre de cet invariant appelle donc à :

- Permettre une élévation des hauteurs sur rue dès lors qu'elle ne crée pas d'effet de masse ou de continuité minérale mal maîtrisés. Cela nécessite de cadrer les implantations en n'excluant pas des retraits, des variations dans la composition et la volumétrie des façades et dans certains cas l'orientation du bâti.
- Garder systématiquement des espaces non bâtis et non imperméabilisés.
- Garder lisible la présence du végétal, par effet de transparence en direction des cœurs d'îlot (ce qui renvoie à la bonne gestion de l'implantation des bâtiments, et/ou en recherchant la végétalisation de l'espace public).

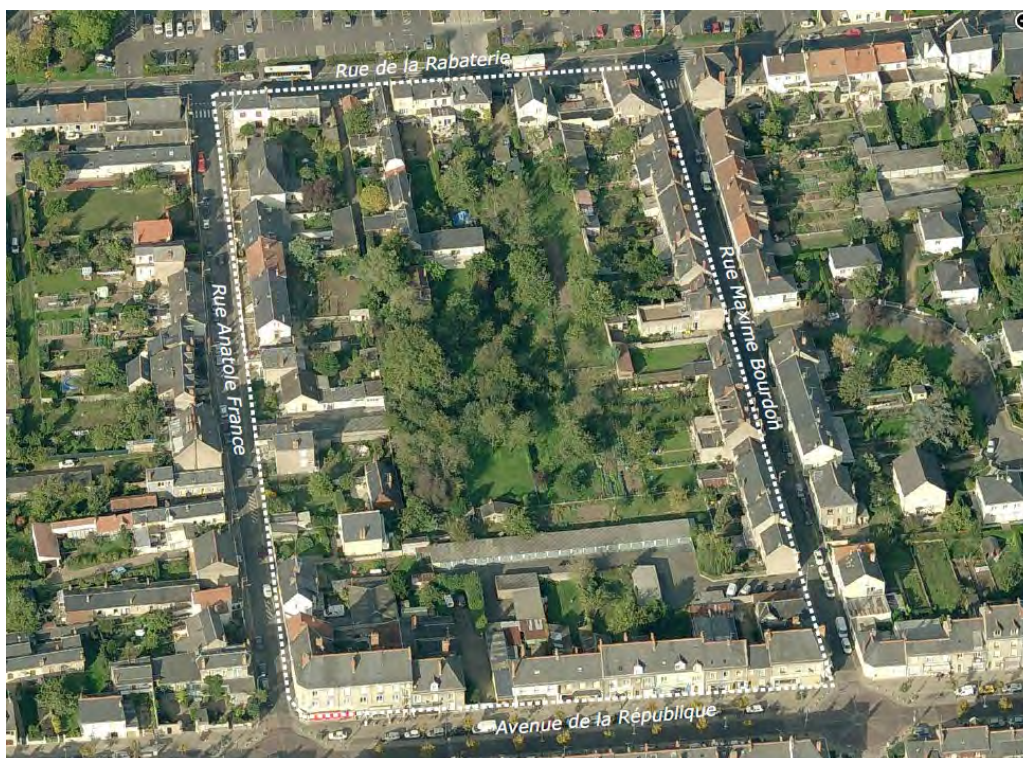
❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



6. L'ILOT MAXIME BOURDON/ANATOLE FRANCE

❖ 1. LE CONTEXTE

L'îlot Maxime Bourdon/Anatole France se localise en centre-ville à l'articulation au Nord du quartier de la Rabâterie. Il constitue un secteur potentiel de densification en termes de logements, qui doit être ciblé et maîtrisé compte tenu de ses caractéristiques (cœur d'îlot végétalisé, positionnement sur l'axe gare/Rabâterie, caractéristiques bâties).



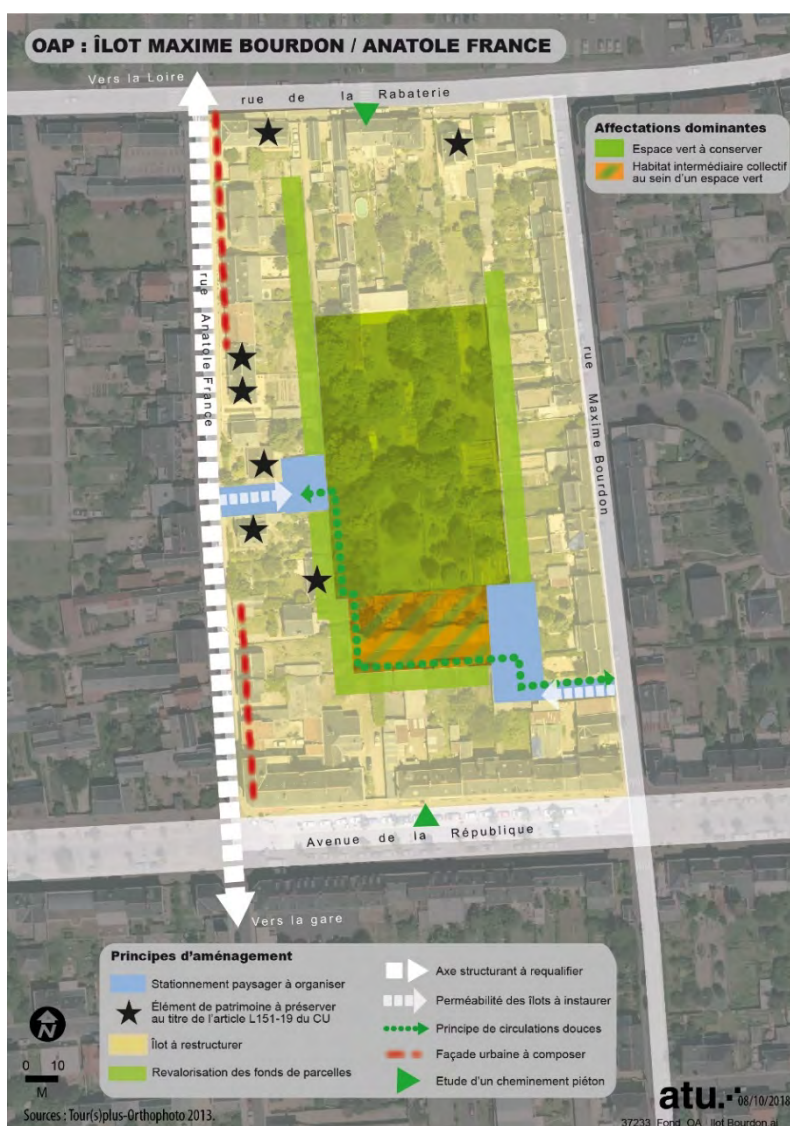
❖ 2. LES OBJECTIFS

- Renforcer l'offre de logements dans le cœur de ville.
- Garder la lecture du cœur d'îlot tout en développant les perméabilités visuelles.
- Prendre en compte le caractère patrimonial des constructions existantes.
- Permettre une évolution maîtrisée du front bâti sur rue.
- Renforcer les circulations douces.
- Rénover les éléments bâtis peu qualifiants (garages).

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Renforcer le caractère attractif de l'axe Gare/Rabaterie (par la rue Anatole France) : favoriser le renouvellement urbain des séquences Nord et Sud de la rue Anatole France : possibilité de petits programmes collectifs avec recul (5 mètres maximum) et organisation de transparences en direction du cœur d'îlot végétalisé.
- Organiser la constructibilité de la partie Sud de l'îlot (plots à R+2 maximum) permettant de reconfigurer l'existant.
- Favoriser l'insertion paysagère du stationnement par la création de petites poches et la suppression des batteries de garages vétustes.
- Faciliter l'accès VL du cœur d'îlot par les habitants de la rue Bourdon pour soulager l'axe et donner plus de place aux déplacements piétons.
- Préserver les éléments bâtis de qualité.
- Préserver la trame végétale du cœur d'îlot.
- Organiser les perméabilités piétonnes Est/Ouest et étudier la possibilité d'un cheminement Nord-Sud.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



7. L'ÎLOT D'ESTIENNE D'ORVES

❖ 1. LE CONTEXTE

L'îlot d'Estienne d'Orves, localisé en cœur de ville, s'inscrit dans un maillon stratégique de la ville entre la mairie et la gare. C'est un îlot destiné à muter tout en tenant compte de sa situation d'interface, ce qui appelle une gestion adaptée de la diversité de ses façades et la prise en compte d'un axe majeur Nord/Sud de composition urbaine.



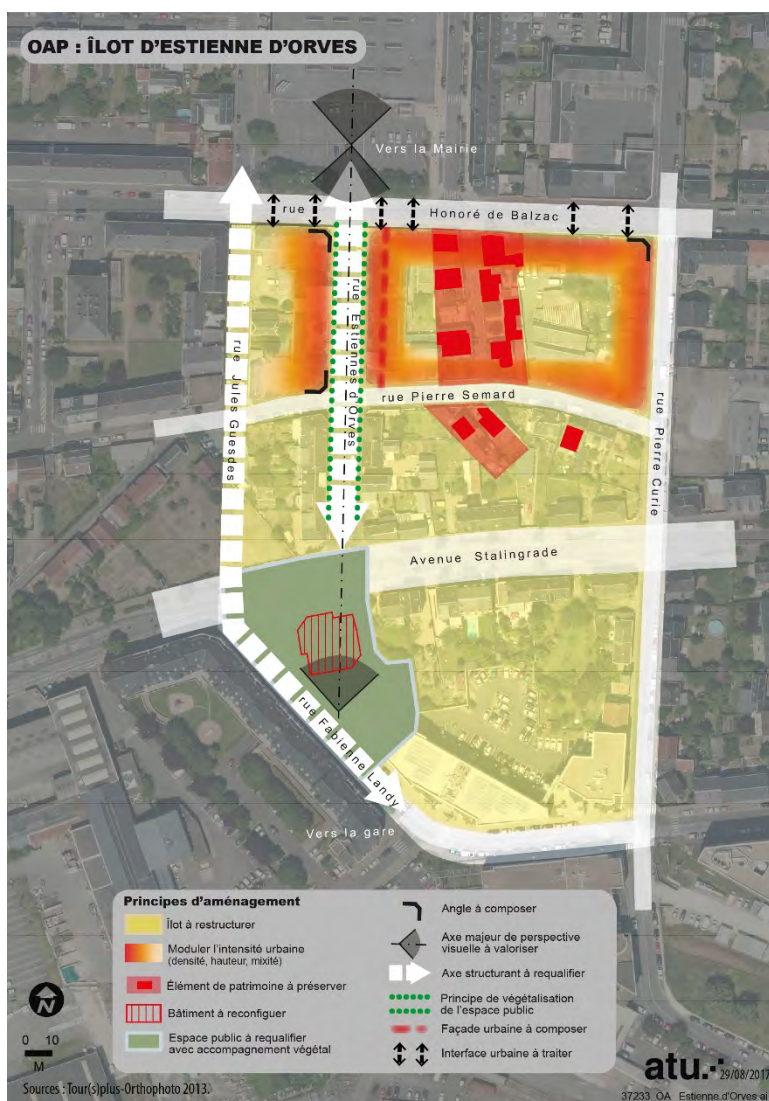
❖ 2. LES OBJECTIFS

- Renforcer l'offre de logements en centre-ville.
- Prendre en compte le caractère patrimonial des constructions et de l'organisation urbaine.
- Garder un rapport d'équilibre entre le minéral et le végétal.
- Tirer parti de la situation spécifique de l'îlot pour adapter la composition urbaine.
- Valoriser les relations visuelles et fonctionnelles entre la mairie et la gare.

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Valoriser l'axe majeur Mairie/Fabienne Landy, dans la perspective de la déconstruction du centre commercial.
- Valoriser l'arrivée vers la place reconfigurée par le Nord de la rue d'Estienne d'Orves (traitement de l'espace, public, angles, fronts bâtis...).
- Favoriser le renouvellement urbain des séquences urbaines stratégiques en adaptant les hauteurs maximales sans systématisme :
 - section angle Curie/Balzac/Christophe Colomb en miroir de l'évolution de l'îlot Rosenberg ;
 - rive Est et Ouest de la rue d'Estienne d'Orves dans la partie Nord.
- Apporter une attention particulière au traitement des fronts urbains en veillant notamment à préserver le cas échéant, la perception de la trame végétale (en s'appuyant sur l'implantation des bâtiments).
- Traiter et ré-architecturer les angles de rue.
- Reconfigurer l'angle Stalingrad/Fabienne Landy tout en prenant en compte la perspective visuelle en direction de la mairie.
- Préserver les éléments bâtis de qualité.
- Favoriser l'accompagnement végétal dans le traitement de l'espace public.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



CHAPITRE : 3

LA PARTIE EST DE LA VILLE

7. LE SITE DE LA MORINERIE

❖ 1. LE CONTEXTE

Entre La Ville-aux-Dames et les quartiers Est ordonnancés de la ville de Saint-Pierre-des-Corps, entre la Loire et le Cher, le site de la Morinerie constitue un espace singulier marqué par son caractère végétal et la diversité de ses franges, en termes de volumes et de fonctions.

Il s'agit d'un espace dont la mutation doit se poursuivre afin de constituer un véritable quartier, intégré à un maillage urbain et organisé autour d'un parc. Il dispose pour cela de nombreux atouts et doit prendre en compte les enjeux suivants :

Des enjeux de connexions, de liaisons

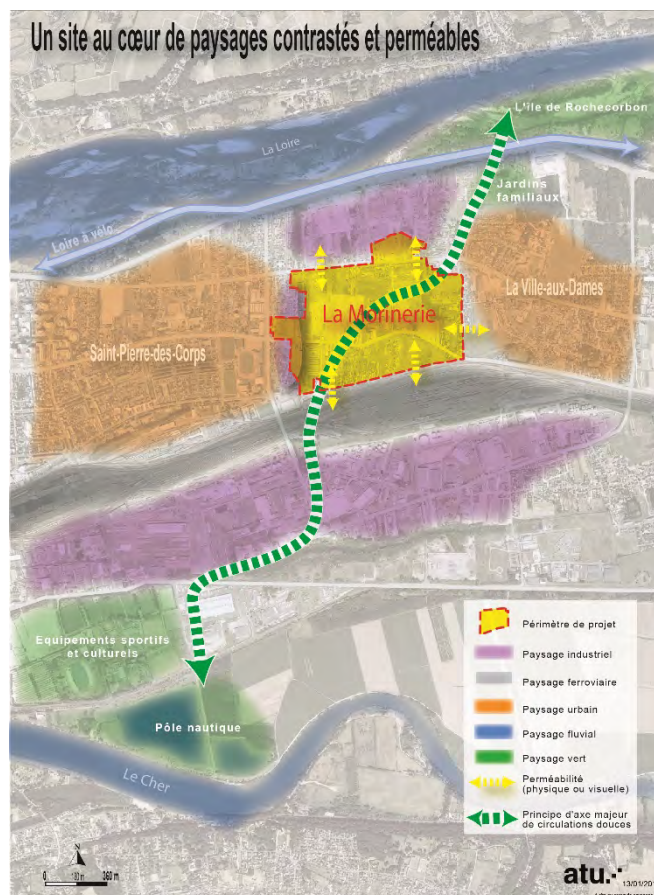
Le parc de la Morinerie, par son positionnement, doit pouvoir jouer un rôle d'espace d'articulation, de "rotule" vis-à-vis des quartiers environnants. Dans cette perspective l'amélioration des liens Nord/Sud et Est/Ouest notamment à destination des circulations douces (piétons, vélos), doit constituer une des priorités d'aménagement pour desservir les équipements et les futurs programmes en frange Ouest.

Des enjeux de mutations

L'intégration du site de la Morinerie dans une trame plus urbaine implique de laisser la possibilité aux volumétries des locaux d'activités d'évoluer (fractionnement) et de changer de destination (en logement) afin notamment de créer des perméabilités visuelles et fonctionnelles.

Des enjeux de composition

L'évolution des fonctions (notamment vers le logement), le réaménagement de la rue Marcel Cachin, le changement prochain de statut du site Primagaz (déclassement Sévés) constituent des leviers pour (re)composer les façades urbaines du site dans leurs diversités : en bordure du parc, le long des principaux axes.



❖ 2. LES OBJECTIFS

- Structurer progressivement un quartier à l'Est de la ville.
- Redonner du lien/une cohérence/des usages à des espaces et des fonctions composites.
- Améliorer les liens entre les quartiers Est et Ouest de la ville et avec La ville-aux-Dame.
- Décloisonner et mettre en relation les différentes fonctions du quartier : habitat, activités économique, parc de la Morinerie.
- Insérer le site dans une trame urbaine.
- Mettre en évidence un axe Nord/Sud entre Loire et Cher.
- Intégrer la gestion de l'eau dans l'aménagement du secteur.
- S'appuyer sur les points forts du site pour le qualifier et renforcer sa centralité : les axes de vue sur le grand paysage, le parc de la Morinerie et ses équipements, la trame végétale.
- Renforcer les circulations douces piétons/vélos.
- Restructurer la façade économique le long de l'avenue Marcel Cachin.
- Assurer une meilleure accessibilité et une visibilité du parc de la Morinerie.
- Compléter et valoriser le programme d'équipements du parc.
- Organiser la mutation de l'îlot d'activité au Nord de la rue de Morinerie.
- Renforcer l'offre de logements à l'Est de la ville.
- Mettre en évidence l'inondabilité des lieux dans les différents programmes (architecture, gestion de l'espace public).



❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

✚ ORGANISATION DU SECTEUR ET COMPOSITION URBAINE

Permettre la mutation des îlots économiques de part et d'autre des rues Cachin et de la Morinerie

- Réorganiser et recomposer les îlots et les insérer dans une trame plus urbaine.
- Fractionner les volumes bâtis.
- Composer une façade urbaine (habitat et activités économiques) en bordure du parc et de la voie ferrée.
- Composer une façade urbaine le long des deux axes Est/Ouest..

Poursuivre l'aménagement du parc de la Morinerie

- Préserver les espaces boisés existants.
- Aménager un nouveau bassin de gestion des eaux pluviales en bordure de la rue Marcel Cachin.
- Compléter l'offre d'équipements.
- Valoriser toutes les façades et les entrées du parc.
- Organiser les perméabilités visuelles et fonctionnelles.

Organiser l'urbanisation de la partie Est des Épines Fortes

- Insérer un programme de logements comprenant une diversité de formes bâties.
- Assurer la progressivité des volumes du Nord (habitat collectif, habitat en bande) au Sud (habitat individuel).
- Composer la tête de quartier à l'intersection des rues de la Morinerie et du 23 Février 1950.

Deux périmètres d'attente de projet

Primagaz

Le départ progressif des activités liées à Primagaz donne la possibilité, en dehors de la ZDE, d'intégrer les futurs terrains vacants à une nouvelle dynamique urbaine du quartier de la Morinerie.

Dans cette perspective, et compte tenu des enjeux de valorisation de la façade urbaine le long de la rue Marcel Cachin, la ville souhaite poursuivre la réflexion afin de préciser ses intentions lors du transfert effectif des activités. Elle instaure donc un périmètre d'attente de projet.

Morinerie Sud

La partie de territoire comprise entre le Sud de la Morinerie et l'Ouest de la rue du 23 Février 1950 fait partie intégrante du projet d'aménagement d'ensemble du quartier Morinerie/Épines Fortes. Le choix de son affectation future et la part dévolue aux fonctions potentielles (trame verte, habitat, équipements...) n'est toutefois pas encore déterminée. C'est pourquoi la ville souhaite se donner le temps de la réflexion à travers l'instauration d'un périmètre d'attente de projet qui permet de bloquer la destination des parcelles concernées pendant 5 ans.

✚ ESPACE PUBLIC, TRAITEMENT PAYSAGER

Mettre en valeur les principaux équipements à travers un traitement qualitatif de l'espace public

- Aménager le parvis des serres municipales et du centre des musiques actuelles.
- Créer un espace public fédérateur entre le collège et le parc.
- Créer un espace public au droit de l'équipement Joliot Curie en profitant du dévoiement d'une partie de la rue de la Morinerie.

Valoriser la trame végétale

- Traiter spécifiquement la trame végétale autour du bassin de gestion des eaux pluviales de la Morinerie.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

- Consolider/épanouir la trame végétale dans la partie Est du site.
- Accompagner le programme d'habitat au Sud de la Morinerie par la création d'un parc boisé ouvert sur l'espace commun et d'un traitement végétal des voies de desserte.
- Accompagner la restructuration de la voirie d'un traitement végétal.
- Décliner de nouvelles formes de jardins collectifs.

SCHEMA DE VOIRIE

Organiser la desserte des sites à restructurer ou à requalifier

A l'Est de la voie ferrée, compléter le maillage viaire en organisant un nouvel axe de liaison Nord/Sud. Son aménagement permet à la fois d'irriguer le parc et de participer à la desserte de la future frange bâtie à l'Ouest du site. Cet axe doit prendre en compte les caractéristiques des programmes desservis et rester dans le vocabulaire du parc dans son aménagement.

A l'Ouest de la voie ferrée, assurer la continuité du réseau de voirie et sa jonction avec la rue de la Morinerie pour réorganiser, à terme, l'îlot d'activités.

Au Sud de la rue de la Morinerie, organiser un réseau de desserte hiérarchisé à destination d'un programme mixte de logements (habitat individuel et habitat collectif).

Rue de la Morinerie : modifier le tracé de la rue au droit de l'équipement public Joliot Curie et mettre l'axe en perspective du futur programme d'habitat à l'Est.

Deux voies à restructurer

Requalifier les axes Est/Ouest, Marcel Cachin et Morinerie, en veillant à traiter les articulations en direction du parc et tous les points de passage Nord /Sud des circulations douces.

Préserver le faisceau ferroviaire

Développer les liaisons douces (piétons/vélos)

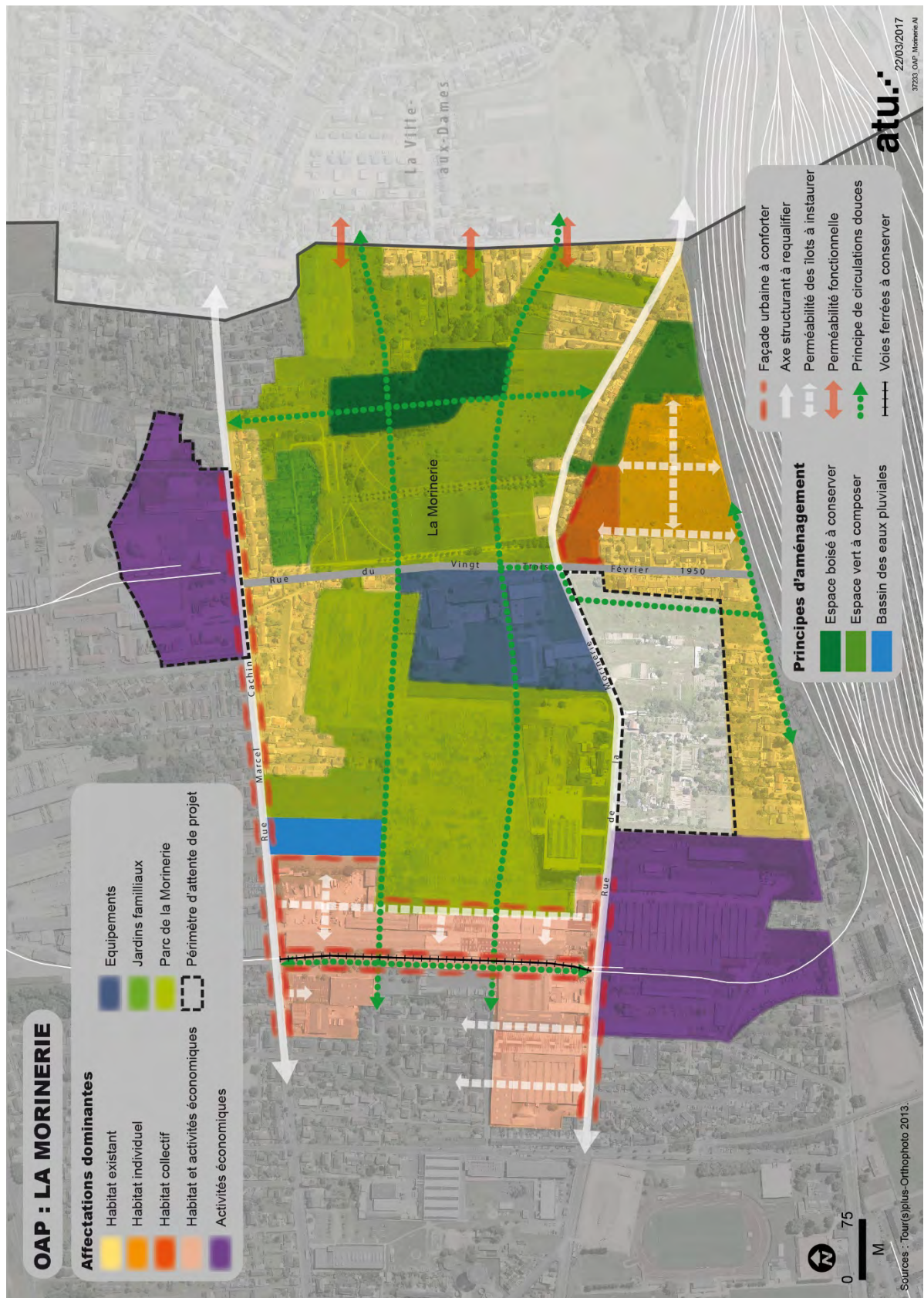
Le site d'activité s'inscrit dans une partie du territoire marquée par une discontinuité du réseau de circulations douces ou par son caractère peu confortable et mal sécurisé lorsqu'il existe.

Le projet d'aménagement doit donc prendre en compte les objectifs suivants :

- irriguer le parc de la Morinerie par de nouveaux itinéraires Nord/Sud et Est/Ouest ;
- mettre en valeur l'axe Nord/sud de circulation en accompagnement de la voie ferrée, cet axe s'inscrivant dans une maille plus globale de liaison entre la Loire et le Cher ;
- organiser la continuité entre Saint-Pierre-des-Corps et la Ville-aux-Dames permettant notamment un accès sécurisé aux équipements scolaires ;
- organiser les perméabilités en direction du parc de la Morinerie depuis les rues Jean Saret et André Cottard ;
- poursuivre les aménagements le long des rues de la Morinerie et Marcel Cachin ;
- aménager un itinéraire de circulations douces le long de la rue des Epines Fortes.



❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



CHAPITRE : 4

LES SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

8. GRAND SUD

❖ 1. LE CONTEXTE

Les orientations d'aménagement et de programmation du secteur Sud-Ouest de la ville s'inscrivent dans un territoire en mutation qui, depuis l'arrivée de l'ensemble commercial des Atlantes sur l'ancien site de Saint-Gobain à Rochepinard, doit confirmer son statut de pôle urbain métropolitain.

Elles concernent des sites aux caractéristiques et aux perspectives d'évolutions distinctes mais tous concernés par des enjeux d'image, d'évolution des fonctions de cohérence urbaine et de déplacements.

On distingue ainsi :

- l'îlot ferroviaire : espace stratégique pour la constitution d'un pôle d'échange multimodal ;
- Rochepinard (les Atlantes) : pôle commercial d'agglomération ;
- Grands Mortiers Nord : espace à vocation majoritairement industrielle ;
- Grands Mortiers Sud : espace commercial, de service et d'habitat ;
- le Magasin Général : pôle de compétences industrielles et ferroviaires.

Enjeux d'image : la partie Sud de la ville tout en gardant son caractère de site économique doit gagner en qualité urbaine pour affirmer son statut de pôle d'agglomération et constituer une pièce majeure du centre urbain à l'échelle de la ville de Saint-Pierre-des-Corps.

La restructuration des Atlantes, le réaménagement de l'avenue Jacques Duclos, les perspectives d'un accès Sud de la gare (et la valorisation de son rôle de gare nationale TGV), la meilleure prise en compte des éléments patrimoniaux du site (patrimoine industriel, Boire, grand paysage) constituent parmi d'autres des leviers de ce changement de statut.

Enjeux d'évolution des fonctions

L'activité économique tend à évoluer et s'orienter notamment vers des activités de commerces de services avec également une offre culturelle originale (le Point Haut). La question de la place future de l'habitat se pose également et s'affirmera pleinement en fonction de l'arrivée potentielle d'un axe lourd de transport en commun et de la dernière phase de l'aménagement du site de Rochepinard.

Par ailleurs, à court terme, l'activité industrielle restera présente ce qui implique une gestion réversible notamment de la voirie et du stationnement.

Dès lors, la réorganisation du site doit prendre en compte cette mutation qui appelle notamment une reconfiguration des îlots et une adaptation du gabarit des locaux à la diversité des fonctions.

Enjeux de cohérence urbaine et de déplacements

Les quartiers au Sud des voies constituent encore aujourd'hui des espaces dont les liens avec les autres parties de la ville et de l'agglomération (notamment avec Tours et le quartier Raspail) doivent être renforcés pour composer un ensemble urbain articulé et cohérent.

En réponse, les futurs aménagements devront intégrer deux enjeux majeurs : l'affirmation de deux axes structurants Nord/Sud et Ouest/Est et la constitution d'une maille continue et sécurisée pour les circulations douces et les déplacements de proximité.

Les liens entre le Nord et le Sud de la ville constituent notamment la condition pour "recoudre les deux rives", favoriser le fonctionnement et les déplacements à l'intérieur d'un centre urbain à large échelle.

❖ 2. LES OBJECTIFS

- Accompagner la mutation de la zone : faire émerger un véritable quartier, partie intégrante du centre urbain de Saint-Pierre-des-Corps et constituant une centralité à l'échelle du cœur métropolitain.
- Permettre l'installation de fonctions diversifiées : commerces, services, activités d'accueil (hôtellerie, hébergement spécifique).
- Réinsérer les quartiers Sud dans une trame urbaine en termes de volumes et de connexions.
- Prendre en compte le caractère inondable des lieux.
- Améliorer les liens entre le Nord et le Sud de la ville.
- Valoriser les entrées de ville et du cœur métropolitain.
- S'appuyer sur les points forts du site pour le qualifier: les vues sur le paysage ferroviaire, le cheminement du ruisseau de l'Archevêché ...
- Changer l'échelle des îlots.
- Passer du statut d'un réseau de voiries industrielles à une voirie urbaine hiérarchisée.
- Organiser le redéploiement du centre commercial des Atlantes.
- Articuler Rochepinard avec les fonctions d'agglomération du Sud de l'avenue Duclos (parc des expositions, pôle sportif, IKEA, la base nautique, le Cher...).
- Préserver la possibilité d'un accès Sud à l'îlot ferroviaire.
- Prendre en compte la fonction habitat et permettre son évolution.
- Permettre un meilleur fonctionnement du secteur de la Feuillarde : mieux articuler la fonction résidentielle et la fonction économique notamment en termes de desserte et de stationnement.
- Développer un pôle de compétences industrielles et ferroviaires sur le site du Magasin Général.
- Développer le réseau de circulations douces (piétons/vélos).



❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

✚ LES ATLANTES

- Restructurer le site à partir :
 - d'un nouvel axe de composition Nord/Sud (sous le talus des voies ferrées) permettant d'organiser les continuités urbaines Nord/Sud et de relier le site aux autres fonctions d'agglomération ;
 - d'un axe Est/Ouest permettant de redéfinir le dessin des îlots.
- Restructurer les Atlantes en fractionnant les volumes et en redéployant le linéaire commercial
- Construire progressivement la façade de l'avenue Duclos pour structurer la rive Sud de la voie (projet du Retail Parc, hôtel).
- Organiser la mutation du site en prenant en compte sa desserte par les transports en commun.
- S'appuyer sur le fuseau de desserte du site par les transports en commun comme axe de composition.
- Gérer toutes les façades d'un îlot à la croisée des grands axes de communication (l'autoroute, les voies ferrées, l'avenue Duclos) qui annonce les composantes d'un pôle majeur d'équipements en cœur d'agglomération. Cet objectif implique également une mise en scène des toitures visibles depuis l'autoroute.
- Mettre en évidence (en scène) le parcours de l'eau depuis la Boire jusqu'au bassin de rétention.
- Garder visibles certaines parties du ruisseau de l'Archevêché et accompagner son parcours par un traitement végétal de l'espace public.
- Réorganiser et "architecturer" les stationnements afin de maximiser l'utilisation du foncier, mieux insérer cette fonction dans le paysage urbain et mieux intégrer le risque d'inondation et limiter l'imperméabilisation des sols.
- Limiter au maximum la vulnérabilité des activités face au risque d'inondation.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

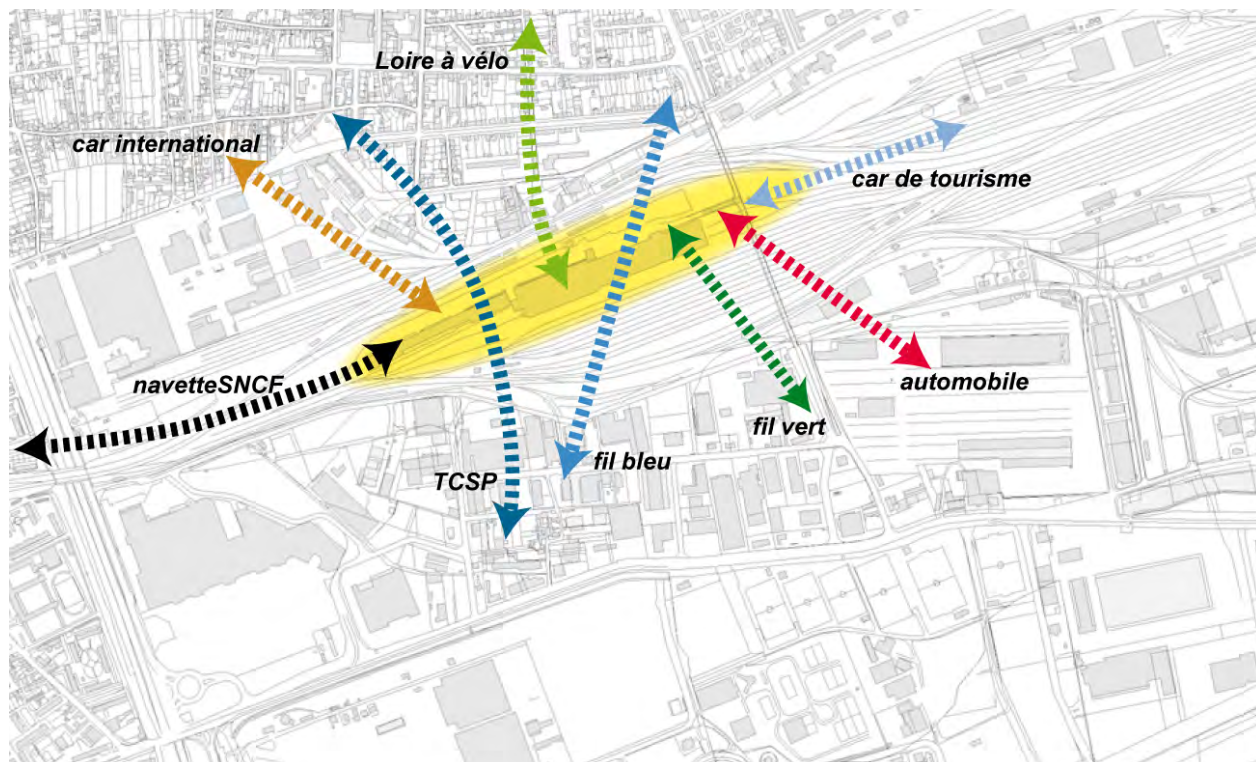


+ L'ILOT FERROVIAIRE (11 HECTARES)

Il constitue le **trait d'union entre deux entités urbaines au Nord et au Sud des voies ferrées**

Son réaménagement à terme devra prendre en compte les objectifs suivants :

- La prolongation de l'axe Nord/Sud.
- L'ouverture de la gare sur le Sud et la gestion d'un pôle d'échange multimodal.
- La définition d'un programme avec des fonctions nouvelles potentielles



+ LES GRANDS MORTIERS

- Passer progressivement du grand tènement foncier industriel à une structure de quartier.
- Redécouper l'ensemble des îlots pour évoluer vers un profil plus urbain en termes de formes et de gabarits.
- Rechercher les possibilités de réorganisation interne de certains gros volumes bâtis (développer un système multicellulaire) en permettant également la mutualisation du stationnement.
- Changer le rapport du bâti à la rue : adapter le traitement de la voirie en conséquence.
- Retrouver le principe du cœur d'îlot : une organisation bâtie structurant des cœurs d'îlots verts (déclinaison du concept "Saint-Pierre dans ses jardins").
- Le rapport à la varenne doit s'exprimer par le maintien d'une trame végétale forte : au cœur des îlots, le long des axes de communication, en accompagnement du circuit de l'eau (ruisseau de l'Archevêché).
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.
- Transformer la rue des Grands Mortiers en axe urbain.
- Constituer une trame orthogonale au service des axes de vue Nord/Sud et Est/Ouest (mise en relation du Magasin Général et des Atlantes).

- Affirmer la vocation commerciale et d'accueil le long de l'avenue Duclos sur la base de la construction d'une façade urbaine : une façade "déjà là" en transformation, à homogénéiser (épannelage, implantation...) de type urbaine-minérale.

- Conserver et valoriser le **hameau de la Feuillarde** :

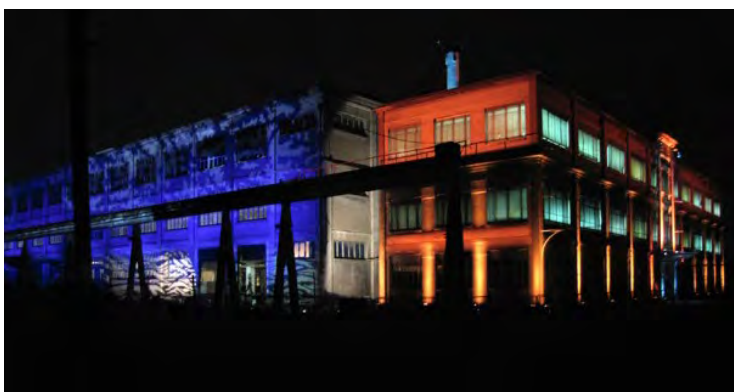
- conserver les caractéristiques urbaines et la lisibilité du hameau (échelle du bâti en rupture avec les volumes des bâtiments d'activités environnant) ;
- maintenir des possibilités d'extension des constructions existantes ;
- permettre la réhabilitation du bâti ancien ;
- valoriser les espaces publics de transition.

Le maintien du hameau s'inscrit dans la perspective de développer à terme un quartier mixte, urbain avec à terme un potentiel de renforcement de la fonction habitat dans la partie Ouest du site (sur les Atlantes).



LE MAGASIN GENERAL

- Conserver et valoriser la Magasin Général avec ses attributs : les rails, le pont transbordeur, les portiques, les édifices dédiés (petits bâtiments permettant de comprendre le fonctionnement initial du site).
- Aménager un espace public fédérateur : "le jardin des portiques".
- Préserver l'embranchement ferroviaire.
- Organiser une nouvelle perméabilité Nord/Sud permettant de fractionner l'îlot par la continuité de la rue des Grands Mortiers.
- Ouvrir la façade Est du Magasin Général sur le parc industriel et ferroviaire en fractionnant les volumes existants en fonction des besoins.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.
- Valoriser l'entrée du cœur métropolitain avec :
 - une façade urbaine au Sud, à dominante d'activités commerciales et de services, et qui regarde la vallée du Cher ;
 - une façade industrielle au Nord qui offre encore de grandes perspectives sur le fleuve ferroviaire et les coteaux de la Loire ;
 - une façade Est qui s'ouvre sur le parc industriel et ferroviaire.



LE SCHEMA DE VOIRIE/STATIONNEMENT

Les axes structurants

Un axe Nord/Sud traversant les Atlantes, support d'un transport collectif performant, et des modes doux permettant un accès Sud à la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

Un axe Est/Ouest, véritable colonne vertébrale urbaine traversant l'ensemble du site assurant le prolongement de la rue des Grands Mortiers jusqu'à la rue des Magasins Généraux.

Le réseau de desserte interne

Réorganiser un réseau de desserte locale à partir du redécoupage des îlots.

D'une manière générale le traitement de la voirie (gabarit/matériaux) doit mettre en évidence à la fois le caractère plus urbain du site et la hiérarchie entre axes structurants et voies de desserte.

Un réseau réversible

Organiser la mutation du réseau dans un objectif de réversibilité permettant à court terme notamment la desserte du site par les poids lourds.

Traiter les points d'articulation

Les intersections qui introduisent, qui permettent d'aller vers...

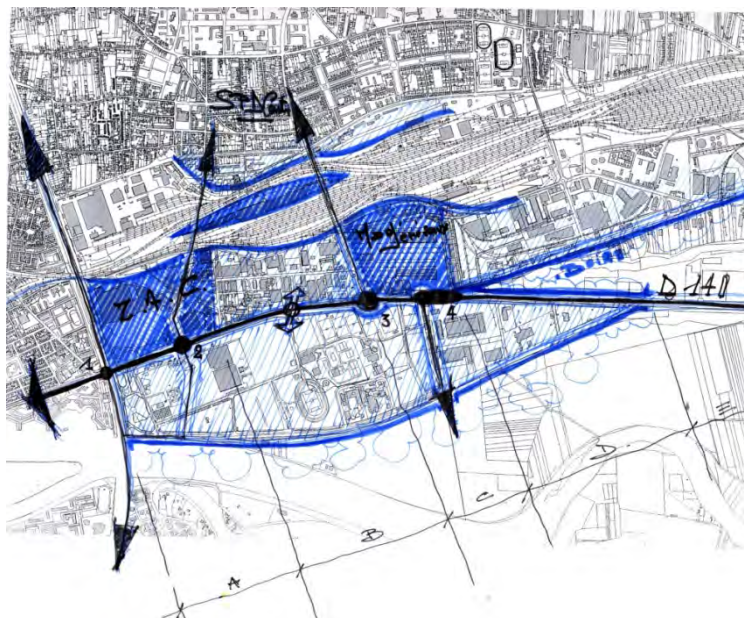
Elles doivent s'inscrire dans une hiérarchie selon leur importance et leur rôle dans le tissu urbain.

Intersection 1 : une fonction de régulation, de gestion des déplacements et une image d'agglomération.

Intersections 2 et 3 : une fonction d'introduction, d'entrée, d'invitation au centre-ville de SPDC.

Il s'agira notamment de traiter l'entrée de ville par les rues de la Pichotière et du 11 avril 1944 en prenant en compte la spécificité du site (accroche au pont Jean Moulin, desserte du Magasin Général...et mise en valeur des éléments qui font signal.

Intersection 4 : lieu de très forts contrastes. Une fonction d'introduction à la ville, de passage du végétal au minéral, d'introduction au Cher...



Le stationnement

Rechercher toutes les formes de mutualisation du stationnement

Les liaisons douces (piétons/vélos)

Le site d'activités s'inscrit dans une partie du territoire marqué par des grands axes (A10, voies ferrées, avenue Duclos) qui constituent autant de difficultés pour l'organisation d'un réseau continu et sécurisé de circulations douces.

Le projet d'aménagement doit donc prendre en compte les objectifs suivants :

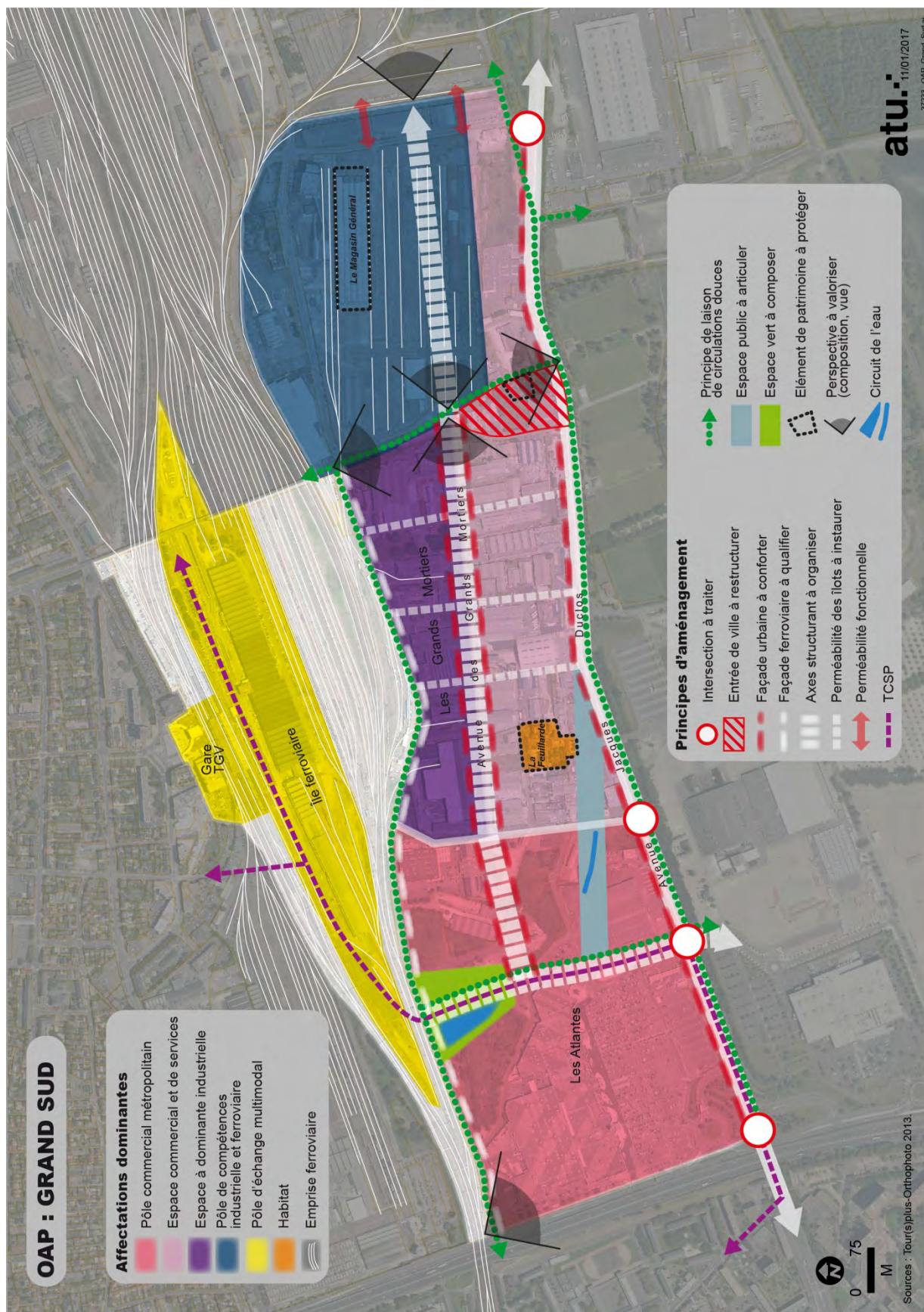
- sécuriser les déplacements doux entre Tours et Saint-Pierre-des Corps à travers le point O en direction des Atlantes : effacer une partie de la levée, aménager un espace public pour séparer les circulations douces des flux routiers ;
- aménager un site propre le long de l'avenue Duclos ;
- traiter les points d'articulation Nord/Sud en direction du Cher ;
- sécuriser le franchissement des voies ferrées ;
- accompagner la mutation du réseau de la ZI d'emprises réservées aux modes doux de déplacement ;
- poursuivre les aménagements le long de la rue de la Grange Quillet ;
- valoriser un accès de la gare (sous le talus ou en passerelle) ;
- équiper le pont Jean Moulin d'un site propre et favoriser les liens avec le centre-ville et la gare.



Perspective 3 | 03 Avril / 9h30 - Les courses de bon matin | Vue vers la zone commerciale des Atlantes à l'est, depuis le croisement entre l'allée Sellier et la rue d'Estienne d'Orves.

atu.® VINCI VITRUM TOUR(s)plus bau¹⁵ SEPHIA

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT



9. LE PARC D'ACTIVITES DE LA BOIRE

❖ 1. LE CONTEXTE

Le parc d'activités de la Boire s'inscrit de part et d'autre d'un axe majeur d'entrée vers le cœur métropolitain.

La particularité de la séquence est d'être fortement marquée par la présence d'une véritable ossature naturelle (espace agricole, eau, trame végétale), mais qui ne contribue pas, faute d'une cohérence d'ensemble ou par la présence d'éléments discordants, à valoriser et singulariser le site.

Les orientations d'aménagement visent donc à mieux révéler et tirer parti de ce potentiel afin d'apporter une véritable qualité d'ensemble dans un rapport renouvelé entre activités économiques et environnement.



❖ 2. LES OBJECTIFS

- S'appuyer sur les caractéristiques du site pour le qualifier : l'eau, la trame végétale.
- Prendre en compte et valoriser la dimension d'espace naturel sensible du site.
- Développer des usages compatibles avec les enjeux de valorisation paysagère et environnementale du site.
- Prendre en compte le caractère inondable des lieux.
- Valoriser les entrées de ville et du cœur métropolitain.
- Prendre en compte les éléments bâtis anciens participant à qualifier le site.
- Développer le réseau de circulations douces (piétons/vélos) et améliorer les liens entre le Nord et le Sud de la ville.

❖ 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Conforter l'ossature verte existante pour en faire le fil conducteur de l'aménagement du parc d'activités de la Boire.
- Transformer le site de l'ancienne décharge en véritable parc d'agglomération composé d'essences locales.
- Organiser des perméabilités visuelles en direction de la Boire.
- Envisager la création d'une bande de recul de 20 à 25 mètres en rive Sud de la voie, à paysager sans créer d'effet de masque par rapport aux bâtiments d'activités.
- Organiser l'accueil des fonctions économiques au regard des exigences de qualité environnementale (activités admises, organisation spatiale, qualité architecturale...).
- Réorganiser l'aire d'accueil des gens du voyage.
- Renforcer le caractère paysager en bordure de la Boire (zone verte tampon/ espace naturel sensible).
- Préserver les éléments bâtis de qualité (anciennes fermes).
- Compléter les circuits de circulations douces prioritairement sur les sections suivantes : Pont des Epines Fortes, rue des Yvaudières, rue du Colombier.
- Traiter les points d'articulations vers les éléments naturels et les seuils d'entrées vers le cœur d'agglomération.
- Apporter une attention particulière aux phénomènes de remontée de nappe dans la conception du projet.

❖ 4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES D'AMENAGEMENT

