

P.L.U.



imaginer la ville

3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT PAR QUARTIER OU PAR SECTEUR

*Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
Municipal du 21 octobre 2010 approuvant le PLU*



Sommaire

PREAMBULE	3
SECTEUR DU POLE D'ACTIVITES ÉCONOMIQUES DE REFERENCE PLEIN EST.....	5
SECTEUR D'URBANISATION FUTURE DE LA VENDUE	10
SECTEUR DU POLE D'ECHANGES INTERMODAL DE LA GARE.....	18
SECTEUR DU PROGRAMME NATIONAL DE RENOVATION URBAINE.....	23



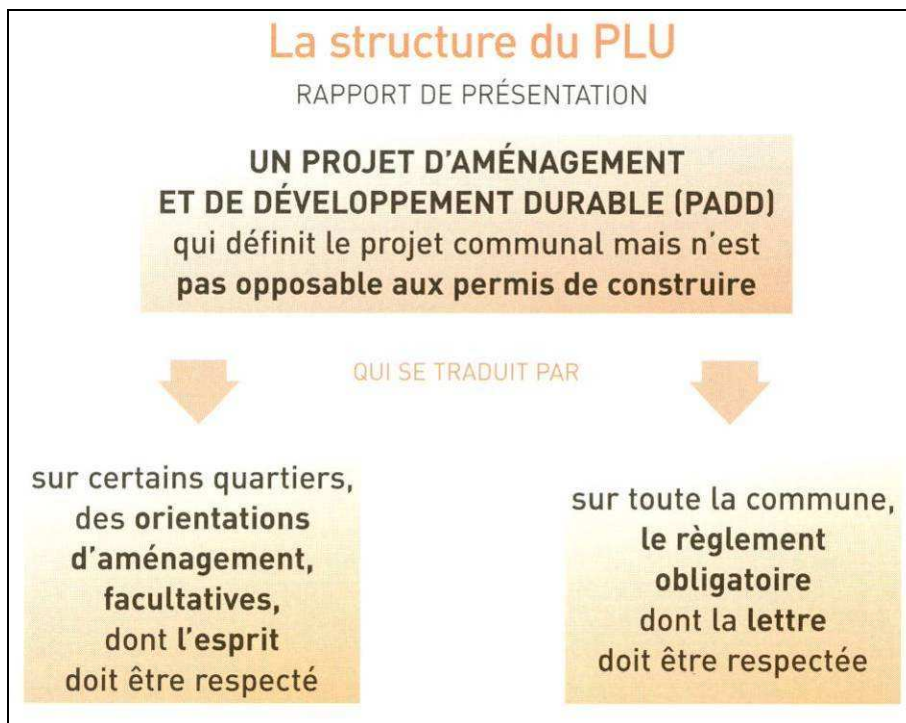
PREAMBULE

Conformément au 3^{ème} alinéa de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, le PLU peut « comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.»

La ville de Chaumont souhaite inscrire des orientations d'aménagement relatives à quatre secteurs particuliers du territoire communal, conformément aux termes de la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003.

En cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de la ville, ces orientations permettent de prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre : mise en valeur de l'environnement, des paysages ou des entrées de ville, mise en valeur du patrimoine bâti, renouvellement ou développement urbain. L'objectif est de traduire le nécessaire renforcement des actions urbaines.

Les orientations d'aménagement par secteurs ou par quartiers s'imposent en terme de compatibilité aux futures opérations d'aménagement réalisées sur la commune, elles sont opposables aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement.



Source : Brochure « Service après vote » Loi Urbanisme et Habitat, Ministère de l'Équipement, août 2003

**SECTEUR DU POLE
D'ACTIVITES
ÉCONOMIQUES DE
REFERENCE PLEIN EST**

Le contexte

Pôle tertiaire du département, Chaumont présente un tissu économique diversifié sollicitant divers types d'espaces aptes à accueillir les activités économiques.

La Communauté de Communes du Pays Chaumontais porte la compétence en matière de développement économique.

Consciente de son absence de réserves foncières pour accueillir les nouvelles entreprises désireuses de s'implanter sur le territoire intercommunal, et pour répondre aux entreprises déjà implantées souhaitant se développer, la Communauté de Communes du Pays Chaumontais a initié il y a plusieurs années la création de zones intercommunales, parmi lesquelles la zone de l'aérodrome de Semoutiers, la zone de l'Autoroute, la zone artisanale de Juzennecourt et la zone de référence PLEIN EST.

Dans ce contexte, un projet d'aménagement d'un pôle d'activité a été développé sur les communes de Chaumont et de Jonchery. Le schéma d'aménagement initial occupe 410 hectares.

Pour des raisons d'opportunités économique et foncière, l'urbanisation du site débutera par l'aménagement de 150 hectares sur la commune de Chaumont, réalisé en 2 tranches, qui font l'objet d'orientations d'aménagement pour ce secteur :

- 1^{ère} tranche : développement de 44 hectares au sud de la RD619 (périmètre de ZAC). La surface commercialisable s'élève à 331 803 m², soit 77% de la surface de l'opération. Elle se décompose en 28 lots d'une surface moyenne de 11,850 m². La surface non commercialisable s'élève à 100 423m², soit 23% de la surface de l'opération.

- 2^{ème} tranche : développement de 106 hectares au nord de la RD619.

Le site Plein Est va créer un lien physique entre les communes de Jonchery et Chaumont. De par l'arrivée de la déviation de la RN 67 sur le site, également traversé par la RD 619, le projet de pôle d'activité constituera une vitrine d'entrée de ville pour l'agglomération chaumontaise.

Ce futur pôle d'activités, labellisé par la Région, en tant que « Parc d'activités de Référence » permettra d'inscrire la préoccupation environnementale dans ce projet de développement économique et urbain. En effet, l'attribution de ce label est liée au strict respect d'un cahier des charges initial qui assure une offre de services de très grande qualité (accessibilité, mesure de l'impact environnemental, équipement haut débit, ...).

L'aménagement du pôle d'activités suppose une conception d'entrée de ville, telle que définie à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Ainsi, des balises végétales et une haie paysagère pourront être implantées de part et d'autre des axes routiers départementaux et nationaux. L'étude spécifique réalisée dans ce cadre permet de réduire le recul d'implantation des bâtiments.

Ce parc d'activités haut de gamme a pour vocation d'accueillir, notamment, des activités industrielles et tertiaires ciblées d'envergure nationale et internationale, de préférence, autour des secteurs du biomédical, du graphisme, de l'imprimerie, de l'édition, de l'éco-développement, et des services aux entreprises. La zone PLEIN EST accueille la pépinière d'entreprises voulue par la Communauté de Communes du Pays Chaumontais.

Cette implantation présente l'intérêt d'être à proximité du centre-ville de Chaumont et répond à la volonté des investisseurs mobiles, de s'implanter sur des zones « vivantes » permettant l'accès des employés aux différents services.

Des orientations d'aménagement pour structurer l'organisation interne du site et prévoir son insertion paysagère

> Qualifier une nouvelle entrée de ville

- Au sud de la RD619, les terrains sont situés entre route et coteau boisé.
- La mise en valeur de cette nouvelle entrée de ville intervient grâce à la présence forte d'éléments végétaux qui sont en cohérence avec les paysages traversés.

- Mise en place d'un profil dissymétrique **au sud** de la RD619, avec une alternance de bosquets ouverts permettant l'accueil d'une piste cyclable et de groupes d'arbres de hautes tiges, selon un motif de « balise végétale ». Ces arbres, implantés tous les 50 mètres environ, auront un rôle de signal visuel et mettront en valeur cette nouvelle entrée de ville.
- Les façades implantées de part et d'autres de la RD619 devront être traitées avec un soin particulier. L'objectif est de contribuer à façonner une vitrine du dynamisme économique.
- Les constructions devront être en rapport avec l'échelle des piétons et des automobilistes, elles devront donc présenter des ouvertures, des volumes et des modénatures en rapport avec cette échelle. Les niveaux de planchers devront être soit au même niveau que l'espace public, soit légèrement en-dessous afin d'assurer une meilleure visibilité de cette « vitrine ».
- Lorsque des clôtures seront prévues le long de la RD619, elles ne seront pas végétalisées.

> Organiser les circulations

- Un accès unique par un giratoire sur le RD619.
- Des circulations internes organisées autour d'un double réseau : une voie principale et des voies secondaires en bouclage.
- La voie principale aura un profil large (environ 35 mètres) avec une noue centrale. Elle aura ainsi un motif paysagé clairement identifiable. La noue centrale nécessite de raccorder l'assainissement des parcelles privées.
- Sur la totalité de l'emprise, la proportion en espaces verts sera dominante permettant l'intégration des voiries et des stationnements.
- Les voies secondaires assurent la desserte des parcelles et permettent le bouclage interne des circulations. L'emprise de ces voies est moins importantes et un système de noues latérales enherbées est prévu de chaque côté.
- La circulation piétonne devra être sécurisée grâce à un large trottoir aménagé du même côté que la bande de stationnement.
- Les espaces piétons et 2 roues seront indépendants de la voirie
- Une signalétique spécifique au parc d'activités sera mise en place et accompagnée de 2 points d'information

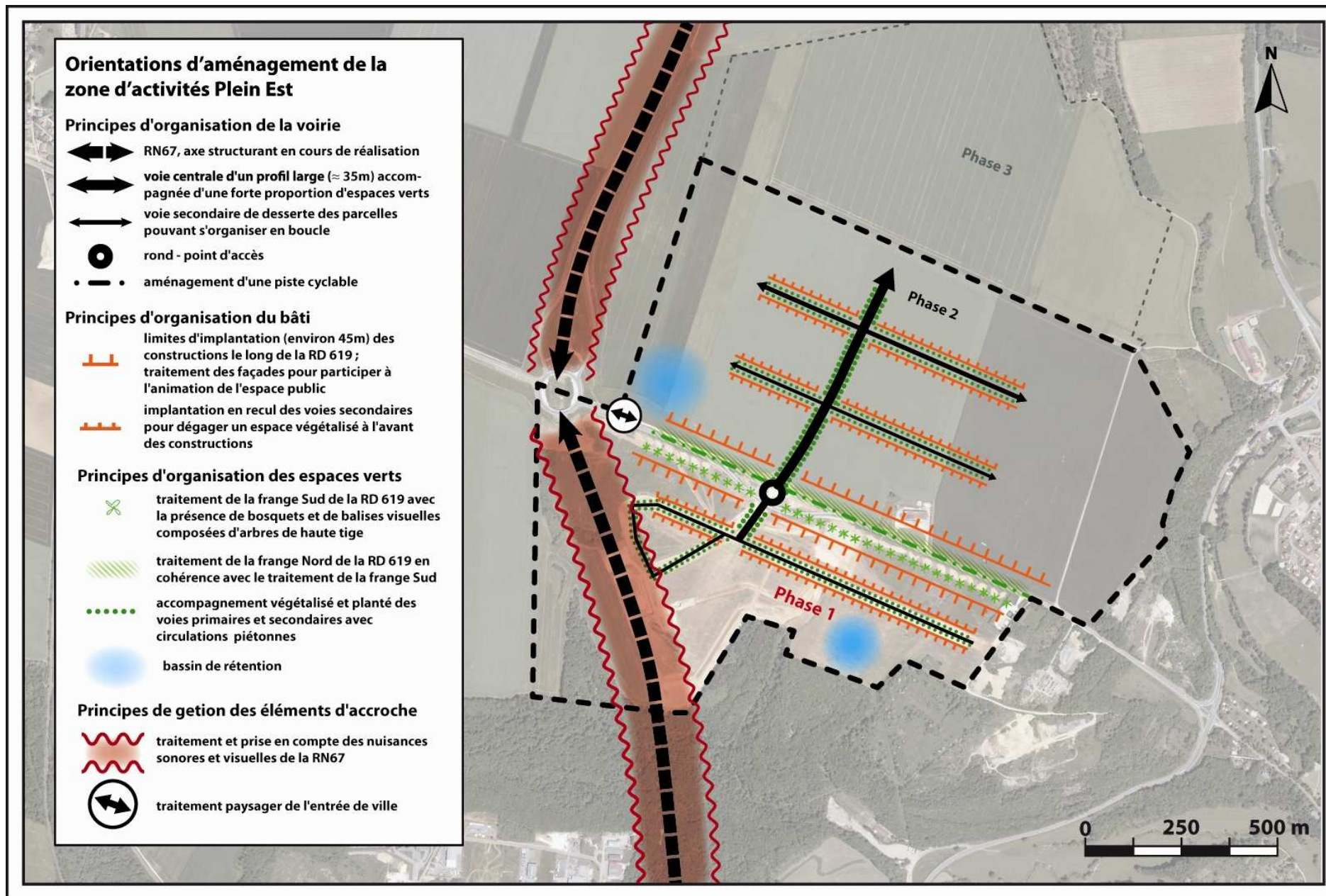
> Assurer la qualité paysagère

- L'aménagement des espaces verts reposera sur l'organisation suivante :
 - plantations d'arbres d'alignement le long des voies et des espaces verts et des espaces piétons et 2 roues
 - réalisation d'îlots de pelouse dans l'emprise publique des voies
 - plantation de jeunes arbres sur une trame de 10mx10 m (prépaysagement des lots)
 - traitement paysager des fossés et bassins eaux pluviales
 - réalisation engazonnée pour l'emprise du stationnement
- La création du futur pôle s'accompagnera de plantations à vocation essentiellement paysagère. L'objectif des espaces verts est, non pas de masquer les équipements prévus, mais de favoriser l'harmonie paysagère de la ZAC dans son ensemble. Trois types d'aménagements paysagers seront créés au niveau du pôle :
 - sur le domaine public sans nuire aux conditions de visibilité et de sécurité
 - des aménagements au sein des lots commercialisés
 - une haie paysagère pour bien séparer et intégrer la future déviation de la RN 67 avec la ZAC.
- L'urbanisation sur le secteur de Plein Est est traitée d'une façon toute particulière d'entrée de ville ; elle ne porte pas atteinte aux vues et aux perspectives sur le site historique du vieux Chaumont (centre-ville et quartier des Tanneries en ZPPAUP) puisqu'elle n'a pas vocation à s'étendre jusqu'aux repères d'observatoires.

- Pour compenser l'abandon d'un paysage agricole ouvert et boisé, la nouvelle organisation de l'espace devra préserver une homogénéité du paysage au milieu du périmètre d'aménagement.
- Les projets de construction devront être étudiés en harmonie avec l'organisation générale de l'espace (choix des matériaux, couleurs, architecture).
- Une démarche HQE (haute qualité environnementale) sera privilégiée lors de l'implantation des bâtiments sur le site.

> Viabiliser et aménager la zone

- Eau pluviale, superficielle et souterraine
 - Des bassins étanches de rétention et de décantation seront prévus sur le site pour traiter les eaux pluviales, celle-ci seront acheminées par des fossés ouverts. Les eaux de toiture pourront être infiltrées sous forme de puits perdus.
 - L'ensemble des eaux pluviales, après traitement sera rejeté dans le milieu récepteur et notamment dans la rivière La Suize.
- Assainissement des eaux usées :
 - réalisation d'un réseau d'eau d'assainissement collectif séparatif des eaux usées. Le réseau gravitaire propre au secteur, suit le tracé du vallon affluent de la Suize, puis la Suize elle-même jusqu'à la station d'épuration des Tanneries. Le tracé du réseau permettra également de desservir la ZA de la Dame Huguenotte qui ne dispose pas actuellement d'un réseau collectif d'assainissement eaux usées.
- Réseau d'alimentation en eau potable :
 - l'alimentation du pôle est assurée par un raccordement sur le réseau existant de la ZA de la Dame Huguenotte
- Réseau d'alimentation électrique moyenne et basse tensions :
 - réalisation d'un réseau d'alimentation Moyenne Tension souterrain par branchement sur le réseau le long de la RD619 à l'entrée du futur pôle d'activités
- Réseau d'alimentation gaz :
 - réalisation d'un réseau de distribution moyenne pression piquage sur réseau existant le long de la RD619 avec poste de détente
- Éclairage public :
 - ambiance lumineuse des voies publiques et espaces piétons et 2 roues par mise en lumière des plantations d'alignement au moyen de projecteurs.
- Aspect acoustique
 - Les niveaux de bruit en façade des bâtiments devront être de l'ordre de 60 dB (A) ; un isolement de 30 dB (A) devra être recherché. Pour les façades exposées au bruit de la RN 67, un isolement de 35 dB(A) sera recherché.
 - L'impact acoustique du projet n'engendre pas de protection phonique particulière du fait de l'absence d'habitations à proximité du projet.



**SECTEUR D'URBANISATION
FUTURE DE LA VENDUE**

Le contexte

Situé à la pointe Sud-Est de la ville de Chaumont, en limite avec les communes de Chamarandes-Choignes et de Verbiesles, le plateau de la Vendue doit accueillir une extension urbaine, en complément du groupe scolaire Oudinot et du lycée Charles De Gaulle.

Le site représente l'une des entrées de ville de Chaumont, et offre à ce titre une grande proximité avec l'environnement naturel, constitué des vallées de la Suize et de la Marne. Cette situation n'est pas neutre en termes d'image et de qualité de l'espace public à mettre en œuvre dans le projet, mais aussi en termes de desserte depuis le centre-ville.

La commune et sa zone de chalandise ressentent une évasion commerciale conséquente en particulier du fait de l'absence de nombreuses enseignes attractives pour le territoire. La ville de Chaumont souhaite favoriser le développement d'une nouvelle zone commerciale, tertiaire et de loisirs, avec des enseignes et des activités complémentaires et ainsi renforcer l'attractivité de la commune, et développer l'emploi.

Il est ainsi prévu l'accueil d'un projet commercial sur 13,2 hectares, d'une salle multi-activités occupant 1,7 hectare, et du Champ de foire de Chaumont sur 5 hectares. Cette nouvelle centralité requiert une accessibilité efficace afin de limiter les nouvelles nuisances.

- Un territoire d'entrée de ville (image, visibilité, traitement de l'accessibilité).
- Un projet à définir en relation avec le centre ville (développement des transports, aménagement de l'axe).
- Un territoire urbain en relation avec la nature

Des orientations d'aménagement pour structurer l'organisation interne du site et prévoir son insertion paysagère

L'aménagement de ce secteur est l'occasion pour la ville de Chaumont de prendre en compte les attentes du Grenelle de l'environnement en matière d'urbanisme avec la réalisation d'un quartier qui maîtrise son impact environnemental, favorise l'usage des modes doux et des transports en commun et propose une mixité urbaine et une optimisation de la ressource «territoire» afin de s'inscrire au mieux dans son environnement au sens large.

> Créer une nouvelle entrée de ville

Le projet devra :

- valoriser sa situation d'entrée de ville
- optimiser son implantation et proposer une organisation interne du maillage viaire et mode doux qui favorise un développement ultérieur par densification et continuité urbaine (afin d'éviter l'étalement urbain périphérique)
- préserver les vues lointaines et maîtriser l'impact visuel des aménagements
- aménager les franges de l'opération par un traitement paysager
 - valoriser la « façade urbaine » de la route de Neuilly entre les établissements d'enseignement.
 - aménager des « seuils » piétonniers vers la ZNIEFF.

> Aménager un quartier urbain et établir une continuité avec le cœur de la ville

Le projet devra :

- proposer un aménagement compact afin de favoriser les continuités urbaines et de minimiser la consommation foncière
- afficher un caractère urbain : les volumes bâtis et les espaces extérieures seront composés de manière à constituer un quartier urbain dont l'organisation intégrera l'environnement bâti existant du périmètre (notamment les établissements d'enseignement).
- s'implanter sur la limite d'alignement prévue sur la façade coté route de Neuilly qui présentera un caractère urbain et animé en relation avec les établissements d'enseignement.
- limiter l'étalement des constructions sur le site afin de limiter les surfaces minéralisées, la consommation d'espace et de favoriser les cheminements piétons courts
- prévoir l'implantation des bâtiments au regard des orientations et de la prise en compte des vues depuis le projet et depuis son environnement proche. En effet, de par sa situation en plateau, le site de la Vendue est visible depuis les plateaux alentours.
- prévoir une implantation des bâtiments au plus près du terrain naturel de manière à limiter les effets de talus et de tranchées.
- proposer une mixité de fonctions urbaines, en cohérence avec le reste de la ville : commerces, services et équipements pour répondre aux besoins des habitants
- favoriser une parfaite intégration du projet dans son environnement urbain et environnemental, par une continuité des programmes le long d'un axe structurant.

> Développer l'accessibilité du site implanté en frange de l'urbanisation

Le projet devra :

- mettre en place un maillage de circulations douces (cheminements piétons et cyclables) sur le site, en continuité avec l'urbanisation au Nord pour permettre une mobilité aisée
- favoriser le développement de liaisons transversales et une accessibilité intégrant tous les modes et proposant des continuités avec les voiries et chemins piétons existants.
- créer une liaison routière entre la RD 619 et la Route de Neuilly (RD143)
- accompagner les liaisons routières de pistes cyclables et privilégier les continuités de cheminement entre enseignes
- prévoir une desserte commune du projet commercial et de la salle multi-activités
- tenir compte de la desserte du site par les transports en commun.
- limiter, dans la conception du réseau viaire, les effets de cul de sac au profit des continuités de cheminements
- créer un parking dimensionné selon les usages déterminés et traité du point de vue de l'intégration paysagère pour le projet commercial, avec la recherche d'une mutualisation de ces espaces de stationnement pour la salle multiactivités et le secteur de la foire.

> Prendre en compte l'environnement et intégrer des critères de qualité environnementale

Le projet devra :

- choisir des essences locales pour le traitement végétal du projet
- implanter des noues de traitement des eaux de ruissellement
- intégrer des solutions énergétiques permettant une gestion économe des ressources
- aménager la limite de la ZNIEFF et proposer des « seuils » pour les cheminements piétons existants
- proposer une organisation qui privilégie par son orientation, la composition de ses volumes et de ses espaces extérieurs le confort (thermique, protection de la pluie et des vents dominants et qualité des cheminements), l'efficacité énergétique (favoriser l'éclairage naturel et les ouvertures au sud) et la relation avec les espaces naturels environnants (bois de la Vendue, vallées de la Suize et de la Marne).
- proposer une réflexion sur l'assainissement (mise en place de principes d'assainissement alternatifs) et l'hydrologie (gestion de l'eau, recyclage, limitation des débits de fuites).

Descriptions des aménagements

> Aspects paysagers

- Essences végétales : une végétation adaptée au milieu environnant

Les plantations devront aller dans le sens d'un entretien limité, pratique et aisé et ne devront pas induire de traitement chimique ; les paillages seront biodégradables.

Les essences choisies seront locales et robustes, adaptées aux conditions climatiques du site, ne nécessitant pas l'arrosage, hormis pendant la période d'enracinement.

La proximité de la forêt toute proche et de la pelouse de la Vendue (en zone ZNIEFF) peuvent orienter le concept paysager, par exemple avec l'implantation en bosquet d'essences indigènes.

Les plantations ne devront pas être mono-spécifiques, elles devront contenir au minimum une dizaine d'espèces différentes afin de créer une diversité et de limiter la mortalité en cas de propagation de maladies.

Les plantations d'arbres de tige en isolés devront avoir une taille minimum de 20/25. Les arbustes seront d'une taille minimum de 120/150, les couvre sol et vivaces seront plantés au minimum en godet de 9, âgés de 2 ans.

- Traitement des espaces extérieurs : un espace de représentation et d'accueil

Le projet intégrera un espace extérieur de représentation et d'accueil qui pourra être largement paysagé et composé en relation avec l'environnement périphérique du projet et avec les cheminements piétons et cycles qui seront proposés.

Le concept paysager devra nécessairement entretenir une relation de dialogue avec l'environnement forestier tout proche.

Les revêtements de sol seront choisis pour leurs qualités d'aspect, de longévité et leurs caractéristiques environnementales.

- Traitement des espaces de stationnement

Le traitement paysager des espaces de stationnement doit rechercher la réduction de leur impact visuel. Il doit intégrer à minima un ratio de 1 arbre pour 4 places de stationnement.

Des cheminements piétons sont à implanter entre les espaces de stationnement et l'espace commercial et/ou l'espace de représentation. Ils doivent être matérialisés à travers 2 ou 3 allées aménagées en dur (et non peintes sur la voirie).

La mise en place d'un dispositif d'assainissement alternatif par des noues doit être étudiée. Dans le cas où cette solution est retenue, elle pourra participer au projet paysager des espaces de stationnement.

- Espaces de circulation tous modes

Traitement du réseau routier : la desserte interne sera conçue de façon à en limiter l'emprise, elle sera systématiquement arborée.

Plateformes de livraison : elles seront soignées et intégrées au projet et éventuellement camouflées derrière un espace paysager.

Réseau cyclable : l'ensemble des programmes seront accessibles pour les cycles, le réseau sera conçu afin d'éviter les culs-de-sac.

Réseau piétonnier : les cheminements seront clairement identifiables et traités de façon sûre et confortable. Toutes les liaisons douces piétonnes et personnes à mobilité réduite seront réalisées avec un revêtement dur, sur une largeur minimum de 1.50m.

- Traitement des limites

Les limites du périmètre seront obligatoirement traitées par un aménagement paysager sur une bande dont l'épaisseur sera au moins égale à 10 mètres.

> Aspects architecturaux et urbains

- Typologie et volumétrie

L'implantation et la typologie des bâtiments devront concourir à la composition de l'espace de représentation et d'accueil, à la clarté des cheminements piétons à l'intérieur du périmètre et dans leurs relations avec l'extérieur ainsi qu'à la continuité des cheminements commerciaux.

- Identité du lieu : choix des matériaux, mise en valeur des vues

Les bâtiments devront concourir par le choix des matériaux et leur disposition à l'expression de l'identité du lieu et à la mise en valeur des relations visuelles avec l'environnement du projet.

- Echelle des bâtiments : silhouette urbaine, et traitement des toitures

Les bâtiments devront concourir par leur échelle et le traitement des toitures à la constitution d'une silhouette urbaine.

Les émergences techniques ne devront en aucun cas dépasser des acrotères.

Le choix des matériaux de couverture est laissé à l'appréciation des concepteurs. Ils se doivent d'être stables et neutres pour permettre l'infiltration sans traitement ou le recyclage de l'eau.

- Usages et traitement des espaces techniques

Les espaces de livraison seront autant que possibles intégrés aux bâtiments (systèmes de palissades prolongeant les façades) ou associés à un traitement paysager de manière à éviter la constitution d'espaces "arrière" techniques.

L'ensemble des édicules technique, (coffrets de raccordement, transformateurs, compteurs ...) sera intégré à la composition architecturale générale ou au traitement paysager des limites.

Les éléments isolés ou installés en apposition aux bâtiments seront proscrits.

- Enseignes et signalétiques

Les enseignes seront intégrées dans les plans de façades des bâtiments et ne devront pas dépasser des acrotères ni être implantées en superstructure.

Les éléments de signalétique et d'orientation feront l'objet d'une conception d'ensemble selon un principe recherchant l'unification afin d'éviter les pollutions visuelles dues à la prolifération des enseignes et panneaux. Un dossier spécifique est à présenter.

> Aspects techniques et environnementaux

Les réseaux divers (lignes électriques, câblages divers) seront systématiquement enterrés.

Toutes les noues et bassins devront être accompagnés d'une végétation de milieux humides (plantain – Jonc – Carex – Fétuques – Iris...) et ne seront en aucun cas imperméabilisés à l'aide de bâches plastifiées visibles.

- Gestion de l'eau potable

- Réduction des gaspillages, mise en œuvre d'équipement économe en eau.

- Optimisation du fonctionnement du réseau en termes de durabilité, d'efficacité et d'entretien.

- Recours à la récupération des eaux pluviales pour les usages où l'eau du réseau n'est pas indispensable (WC, arrosage, lavage ...).

- Gestion des eaux pluviales

L'objectif est de limiter des rejets sur le réseau public. Si la nature du sol le permet les eaux pluviales seront infiltrées sur la parcelle. Les dispositifs tels que noues, fossés drainants peuvent favorablement contribuer à la qualité du paysage.

Les eaux de ruissellement des parcs de stationnement seront traitées avant infiltration ou rejet. Les eaux de toitures peuvent éventuellement être stockées et utilisées pour l'arrosage. Une étude complémentaire est nécessaire pour définir le débit de fuite admissible.

- Limitation de la consommation d'énergie

- Limitation des déperditions des parois (application de la RT la plus récente).

- Améliorer l'aptitude de l'enveloppe à réduire les besoins de chauffage : orientation des parties vitrées, murs capteurs, solution de préchauffage de l'air neuf.

- Améliorer l'aptitude du bâtiment à réduire les besoins de rafraîchissement : forte isolation des parois et toitures, inertie thermique des plancher et parois, protection solaires, solutions passives de ventilation.

- Système de limitation de consommation d'énergie : limitation de l'éclairage en période d'inoccupation, orientation des éclairages vers le sol.

- Recours aux énergies renouvelables et limitation de consommation d'énergie primaire

- Pour le chauffage comme pour le refroidissement être au minimum conforme à la RT en vigueur.

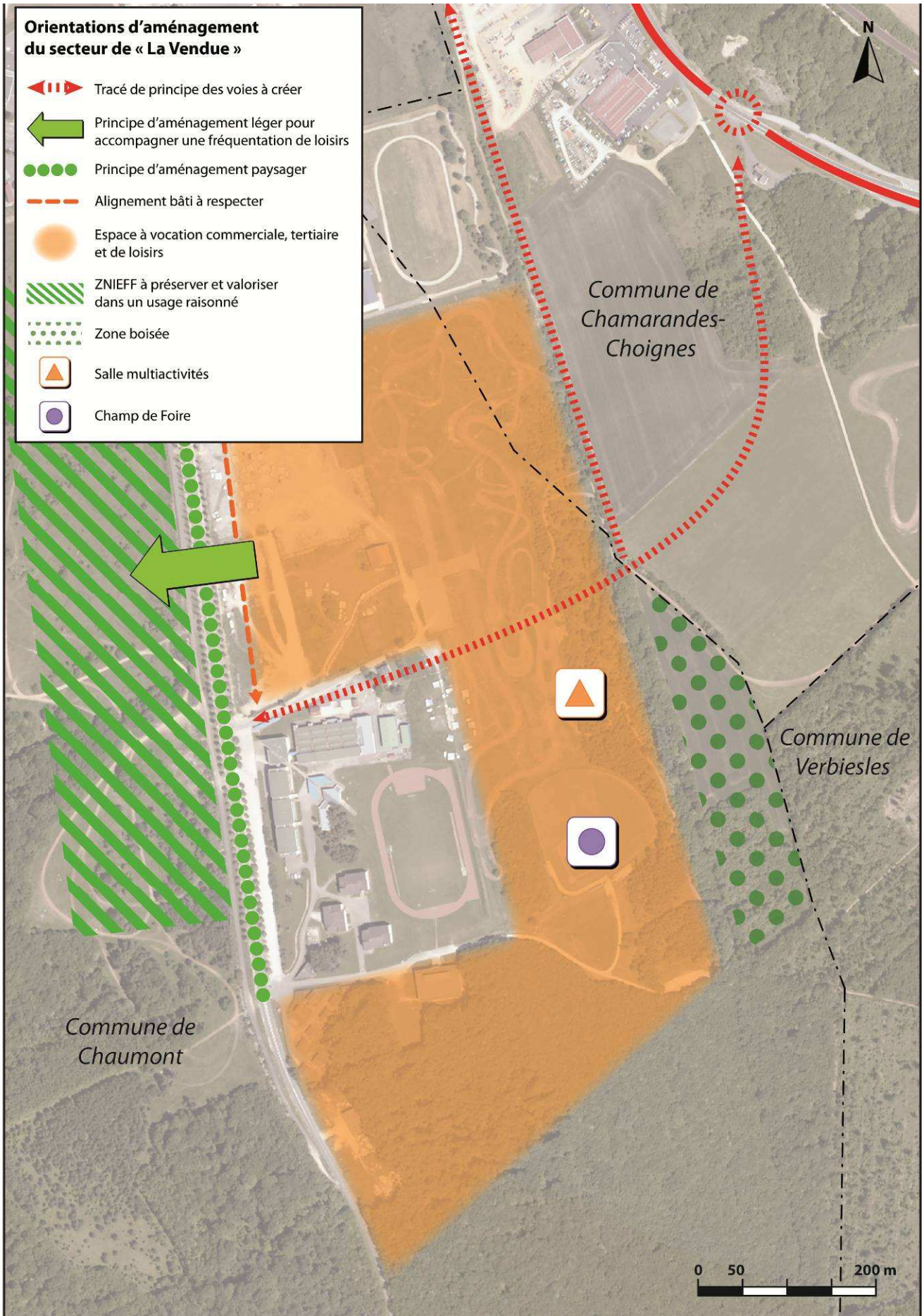
- Utiliser les énergies renouvelables locales ; Une étude de faisabilité d'utilisation d'une filière locale d'énergie renouvelable est demandée.

- Gestion des déchets en phase d'exploitation

- Identifier et classer les déchets d'exploitation par catégorie (organiques, emballages non souillés, équipements électriques, déchets industriels banaux ou spéciaux).
- Identification des sources d'enlèvement public et privés et des filières de valorisation.
- Incitation au tri des déchets à la source.
- Prise de dispositions spatiales et architecturales pour la gestion des déchets (intégration architecturale et paysagères, confort des utilisateurs et optimisation des flux).

- Éclairage public

- Le mobilier urbain et l'éclairage des espaces extérieurs seront choisis en cohérence avec le mobilier de l'espace public riverain.
- L'énergie : la source lumineuse devra être économe en énergie, des solutions ponctuelles en solaire sont à encourager.
- Afin de ne pas polluer les ciels de nuit, les éclairages ne pourront être dirigés vers le haut.



**SECTEUR DU POLE
D'ECHANGES INTERMODAL
DE LA GARE**

Le contexte

La gare et le quartier de la gare situés à proximité directe du centre ville historique de Chaumont constituent aujourd'hui l'un des enjeux majeurs de requalification urbaine à l'échelle de la ville et de la Communauté de Communes du Pays Chaumontais. Le site de projet se situe immédiatement au Sud-Ouest du centre-ville, entre l'avenue du Maréchal Foch, la rue du 21e RIC et les voies ferrées.

Des contraintes urbaines marquent le secteur de la gare, telles que la topographie marquée et la coupure urbaine du faisceau ferré, qui participent au manque d'intégration du site dans son environnement.

L'omniprésence de l'automobile rend l'espace public illisible et les déplacements par modes doux malaisés. De plus, la desserte actuelle par les transports collectifs urbains est insuffisante pour permettre un report modal efficace.

Cependant, le site de la gare s'inscrit dans un tissu marqué par les éléments identitaires de la ville historique, qu'il s'agit de préserver pour une meilleure intégration urbaine.

De nombreux projets sont en cours de réalisation ou à l'étude sur ce secteur, comme le Centre International du Graphisme et de l'Affiche, un projet de multiplexe cinématographique, un projet d'espaces tertiaires et commerciaux ou encore le développement d'une offre de stationnement variée.

L'amélioration de l'accessibilité et des déplacements aux différentes échelles du territoire est au cœur du projet de pôle d'échanges multimodal (PEM), avec notamment la mise en place du cadencement des dessertes TER. La création d'un PEM implique également la réorganisation des transports en commun, la redéfinition d'une dépose adaptée, la revalorisation d'un parvis redimensionné, ou encore la construction d'un espace pour le stationnement à l'échelle de la gare et de son quartier.

Le périmètre d'étude s'étend sur une emprise de 04 hectares autour de la gare.

Le site regroupe plusieurs atouts, catalyseurs du changement du pôle gare :

- la proximité du centre ancien partiellement piéton permet de penser la valorisation de cheminements doux
- la proximité de l'espace belvédère de la ville (accès au square Lebon) confère au site un atout paysager important
- la situation géographique de la gare, à l'entrée historique de la ville, assure son rôle de pôle urbain majeur
- l'important foncier disponible permet d'envisager un projet ambitieux
- la situation de lien entre différents quartiers de la ville, et notamment certains quartiers excentrés, est un atout

Le projet comprend la reconversion de bâtiments de grande volumétrie, la création d'activités culturelles et de loisirs, tertiaires et commerciales et la réorganisation de l'accessibilité afin de mettre en œuvre un pôle d'intermodalité. Le traitement de l'espace public mettra en valeur les perspectives sur le grand paysage environnant.

Des orientations d'aménagement pour structurer l'organisation interne du site et prévoir son insertion paysagère

Le projet se veut un lien entre la forme urbaine historique et les usages actuels de la ville : Chaumont possède de nombreux atouts qu'il s'agit de mettre en valeur tout en accentuant le dynamisme et l'attractivité économique et culturel de la cité

> Revaloriser le contexte urbain

- La localisation du secteur de la gare sur les traces historiques de la ville permet d'ancrer le projet dans un contexte urbain fort. Les éléments identitaires de la ville médiévale font partie de la conception du projet d'aménagement, notamment avec l'espace piétons sur les anciennes fortifications et la perspective paysagère ouverte vers le donjon.
- Certains éléments bâtis existants sont conservés et reconverti (ancienne Gare Routière, Banque de France)
- La gare se situe au cœur d'un paysage exceptionnel, qu'il s'agit de relier aux usages par une allée arborée créant des liaisons vertes avec le grand paysage depuis la gare. Cet espace intervient également dans l'image que le visiteur, l'habitant ou encore le travailleur peut se faire de la gare, et, plus largement, de la ville.
- Le projet structuré par le végétal permet de retrouver la géométrie des anciennes fortifications de la ville, dans le prolongement du boulevard Gambetta et par la rue de la Gare.

> Redynamiser le site

- Redynamisation et renforcement de l'attractivité du centre-ville par la création d'un nouveau pôle culturel, de loisirs et de services, en générant une continuité urbaine avec le centre.
- Création d'équipements culturels et de loisirs (Centre International du Graphisme et de l'Affiche, cinéma multiplexe, services divers, programme tertiaire, ...)
- Implantation d'un multiplex de huit salles dans le bâtiment de l'Ancienne Gare Routière.
- En ce qui concerne la mise en cohérence des espaces publics futurs, il semble important d'accorder un intérêt particulier à l'articulation des nouveaux équipements (cinéma et CIG) avec le cœur ancien et le pôle d'échanges multimodal, générant un facteur dynamisant pour le site de la gare.
- Un complément de programme devra permettre la restructuration de l'îlot de l'hôtel tout en assurant la lisibilité du CIG depuis le Pôle d'échanges multimodal.
- L'îlot triangulaire Ouest dédié au stationnement pourra faire l'objet d'un programme complémentaire à l'avenir, à condition qu'il conserve les capacités de stationnement.

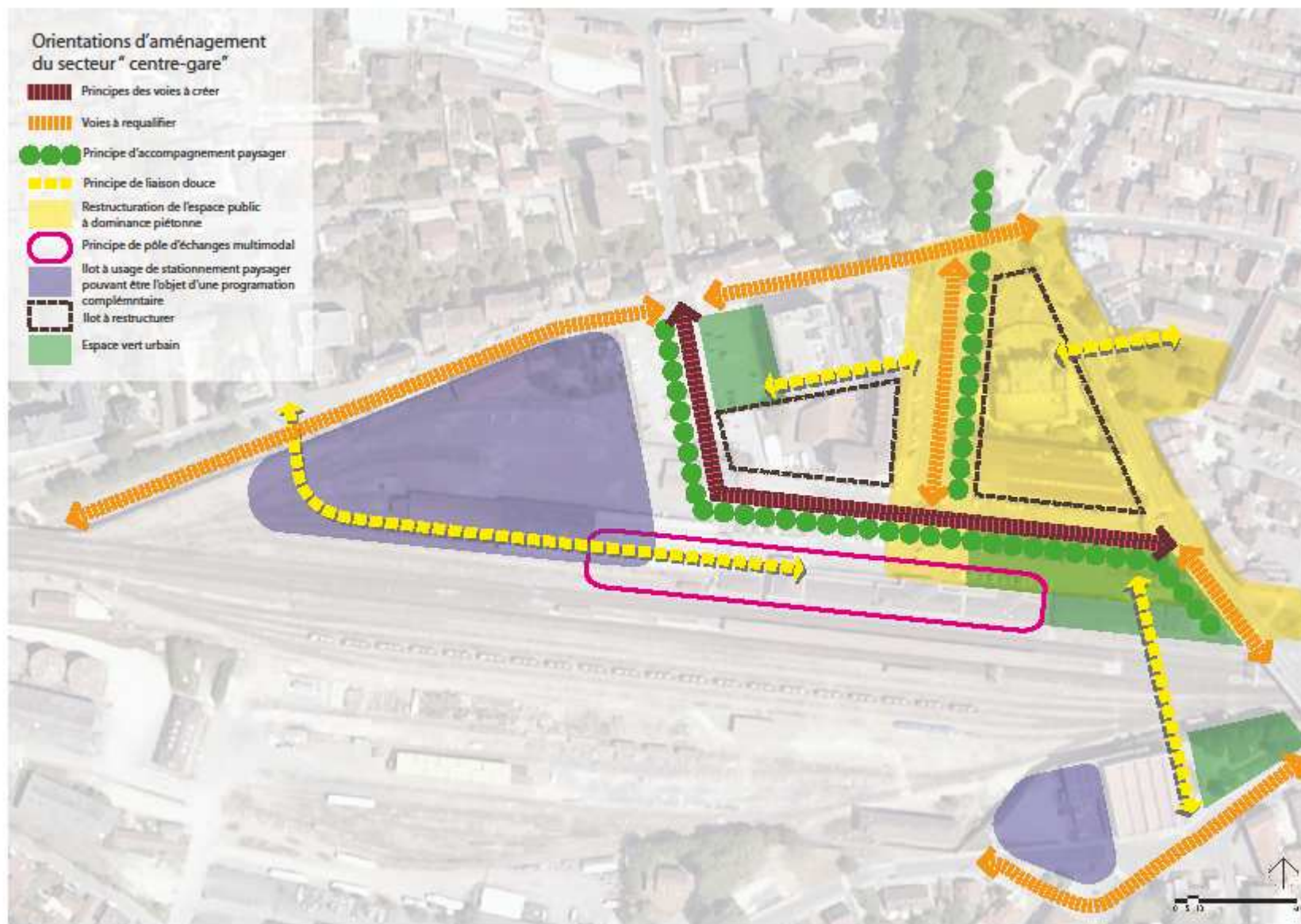
> Améliorer l'accessibilité du site

- Le réaménagement des voies routières aux abords de la gare permet de hiérarchiser les usages au profit des modes doux.
- La déviation de la RD 65 permet d'améliorer l'accessibilité à la gare et prend une forme résolument urbaine afin de pacifier les circulations de transit.
- Aménager les liaisons douces (piétons et vélos) permet de réintroduire une sorte de couture urbaine entre le quartier de la gare et ses environs, dans une logique de création d'une continuité d'usages et d'espaces.
- L'amélioration de l'accessibilité en transport en commun du centre-ville passe par :

- cadencement des dessertes TER : l'évolution de la fréquentation annuelle de la gare retenue entre 2007 et 2017 (*source Effia, 2008*) est de 7% (car Chaumont fait partie, au même titre que Saint-Dizier, des deux gares de la région faisant l'objet d'une politique dynamique de développement). Ce qui correspond à 774 000 voyageurs par an en 2017, soit un quasi-doublage de la fréquentation actuelle
 - restructuration du réseau de bus urbains : il est indispensable d'envisager la création de nouveaux arrêts sur le pôle d'échanges multimodal afin d'intégrer ce mode de transport à l'offre multimodale de la gare et de favoriser les échanges avec le reste de la communauté de commune
- Le développement du pôle d'intermodalité suppose
 - la création d'environ 360 à 420 places de stationnement
 - Stationnement Dépose minute / Courte durée et Taxis 40 places
 - Stationnement Triangle, Foch et Bartholdi 290 à 320 places
 - Stationnement Jean Masson 50 à 60 places
 - Le développement de l'accessibilité locale et de la desserte pour les bus, les vélos et les piétons au pôle d'échanges
 - L'appropriation de l'espace par les piétons doit être facilitée par des aménagements adéquats, afin de favoriser les modes de déplacement doux

> Requalifier l'espace public

- L'aménagement du Centre International du Graphisme est l'occasion de recomposer un ensemble urbain attractif. Le rapprochement des différents équipements projetés sur le site donne naissance à un projet de pôle culturel et de loisirs.
- Dans cette logique, les espaces publics traduisent également la volonté d'ouverture et de connexion. En donnant priorité aux piétons, les visiteurs du site découvriront, les halls d'accueil interconnectés des équipements en passant par le glacis, la rue de la gare et le boulevard vert.
- A l'interface entre deux types de tissus, la gare est également reliée à des espaces minéraux. La création d'un espace urbain permet d'affirmer une certaine continuité minérale avec le centre-ville, facilitant les cheminements piétons et la représentation des connexions existant entre la ville et sa gare.



**SECTEUR DU PROGRAMME
NATIONAL DE RENOVATION
URBAINE**

Constats

- > Un développement anarchique, par étapes successives, entre le centre ville et le sud lié à des facteurs géographiques et historiques.
- > Un système de développement par « collage de morceaux » hétéroclites les uns à côté des autres, les relations réelles entre les différents éléments, font que certains quartiers « se tournent le dos ».
- > Les casernements FOCH, l'ancien secteur d'activités industrielles VIRALU et un site d'enseignement secondaire constituent un véritable « noyau dur » formant un effet forteresse isolant les quartiers du Cavalier et de la Rochotte du reste de la Ville.
- > La présence de cités d'urgence datant de l'après guerre fortement dégradées concentrant des difficultés
- > L'existant dégradé des quartiers à réhabiliter est très différent et possède parfois des morphologies opposées.
- > L'absence de mixité fonctionnelle et sociale au sein des quartiers à traiter, un parc locatif en mauvais état et l'impossibilité de suivre des parcours résidentiels.
- > Des équipements et des espaces publics nécessitant de profondes restructurations
- > Une offre commerciale en perte de vitesse à la localisation trop éclatée.

On constate que la problématique du projet de rénovation urbaine des quartiers du Cavalier et de la Rochotte dépasse, et de loin, la simple assiette de ces deux sites.

Des orientations d'aménagement pour requalifier les espaces urbains

Les objectifs d'aménagement et de rénovation urbaine sont, notamment :

- la volonté de développer la mixité grâce à la création d'équipements publics attractifs à l'échelle de ce secteur et du reste de la ville,
- la requalification de l'offre commerciale de proximité en un pôle structuré et conforté,
- la démolition d'ensembles dégradés,
- le développement d'opérations d'accession sociale à la propriété,
- la réalisation de voies douces et de desserte de transport en commun adaptées

De ce fait, on débouche sur un véritable projet urbain recouvrant un périmètre beaucoup plus vaste que celui des quartiers prioritaires.

