

Commune de

RANTIGNY

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

**MISE EN COMPATIBILITE
AVEC DECLARATION DE PROJET
« FRICHE CATERPILLAR »**

APPROBATION

Vu pour être annexé à la
délibération en date du :

17 SEP. 2021

4

**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION**

SOMMAIRE

***INTRODUCTION* 2**
***CHAPITRE 1 – Secteur UEa*..... 3**
***CHAPITRE 2 – Secteur de la friche « Caterpillar »*..... 5**

INTRODUCTION

Les « orientations d'aménagement et de programmation » permettent de mettre en œuvre des actions ou opérations déterminées, dans certains secteurs.

Elles sont déterminées en application de l'article L. 151-6 du Code de l'Urbanisme, selon lequel : « *les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements* ».

Selon les termes de l'article L. 151-7 du Code de l'Urbanisme, « *les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

- *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 ;*
- *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 ;*
- *comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*
- *porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*
- *prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*
- *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. »*

↳ Sont concernés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation :

- le secteur UEa situé au Nord-Ouest de la ville,
- le secteur de la friche « Caterpillar », située entre la gare et l'avenue Jean Jaurès.

CHAPITRE 1 – Secteur UEa

Des OAP ont été définies pour le secteur UEa qui a été créé dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

- Implantation des constructions

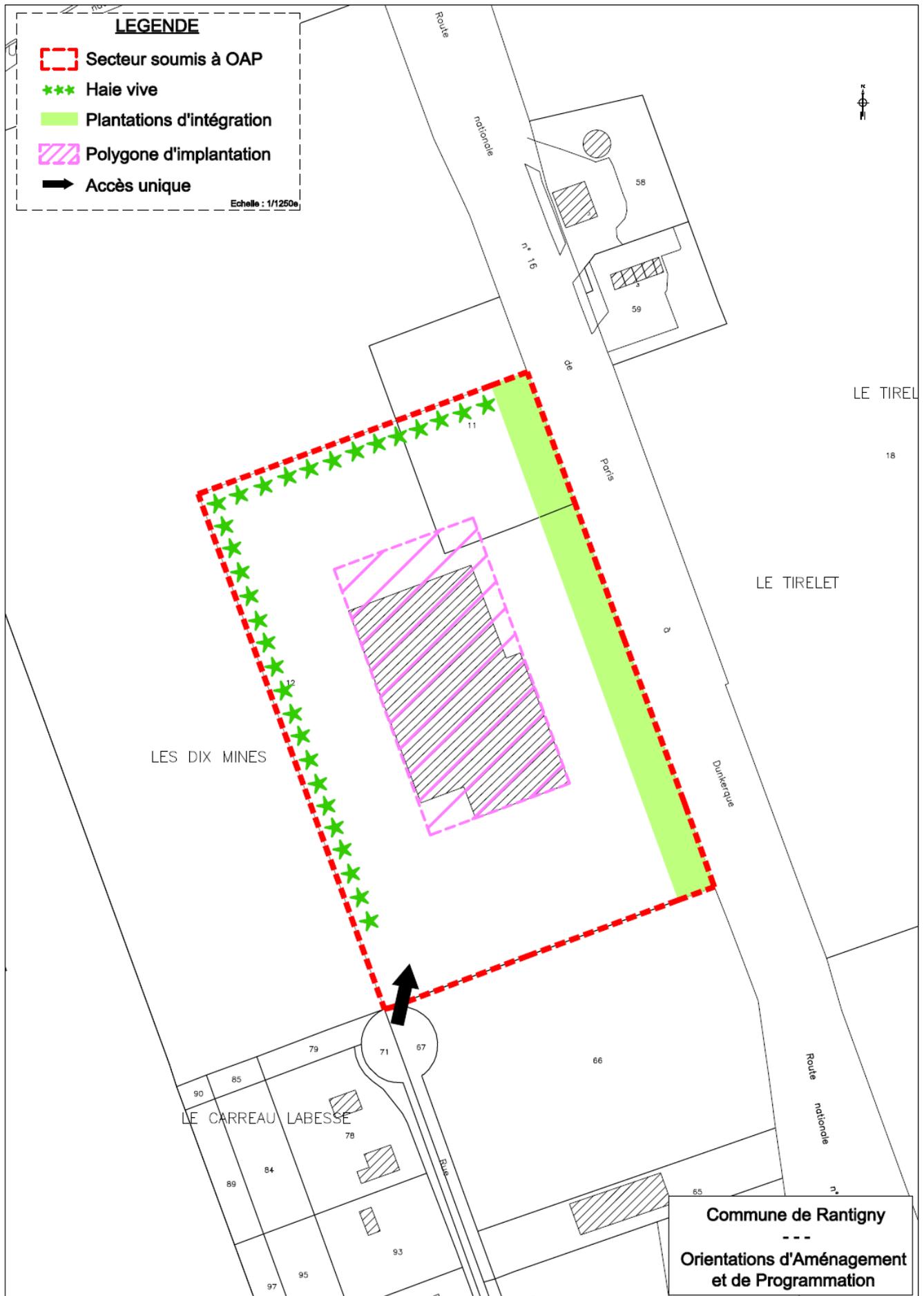
Afin d'éviter d'une part, un éparpillement des bâtiments et d'autre part, des effets d'écrasement en raison de la proximité de la RD 1016, un polygone a été inscrit dans lequel la ou les constructions seront concentrées. A noter que le bâtiment principal est en cours de construction.

- Desserte

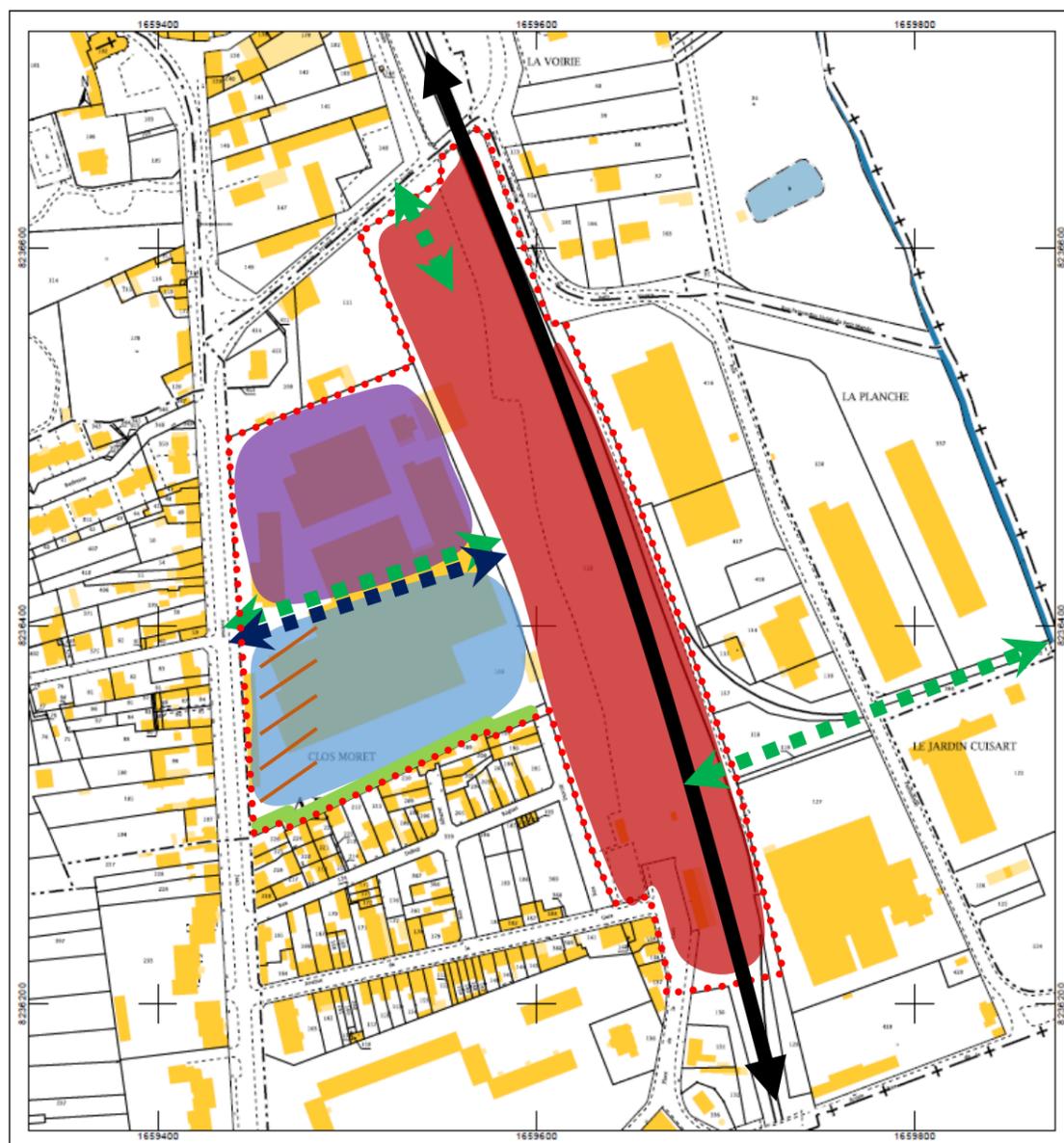
L'accès au secteur UEa est obtenu à partir de la rue des Acacias, voirie qui a été réalisée lors de l'aménagement de la zone UE voisine, au Sud. Aucun autre accès n'est autorisé.

- Plantations

Deux types de plantations sont souhaités en secteur UEa : une haie vive en limite séparative et un masque végétal le long de la RD 1016. Dans ce dernier cas, il ne s'agit pas d'occulter la zone mais d'avoir un traitement paysager qui mêle végétation et trouées visuelles.



CHAPITRE 2 – Secteur de la friche « Caterpillar »



LEGENDE

-  Secteur soumis aux OAP
-  Espace principalement dédié à la mobilité (pôle multimodal)
-  Espace principalement dédié aux commerces et activités
-  Espace principalement dédié à l'habitat
-  Espace privilégié pour l'implantation d'activités en rez-de-chaussée, voire dans les étages
-  Axe de la voie ferrée
-  Principe de voie traversante entre l'avenue Jean Jaurès et le pôle multimodal
-  Principe de liaison douce
-  Limite séparative au niveau de laquelle les constructions futures doivent obligatoirement être implantées en retrait (implantation en limite séparative interdite)

Des OAP ont été définies sur le site de la friche « Caterpillar » afin de fixer les grands principes d'aménagement à respecter dans le cadre du renouvellement urbain envisagé. Le secteur présente une superficie de 6,34 ha.

- Vocation des espaces

A l'intérieur du site, trois espaces sont identifiés, chacun avec une vocation principale différente :

- ✓ **La bande située à l'est, le long de la voie ferrée, sera principalement dédiée à la mobilité**
L'ambition est d'y accueillir un pôle multimodal en lien avec la présence de la gare ferroviaire. Cet espace doit avant tout permettre de connecter différents modes de transport (notamment le train, le bus, le vélo ou encore la marche à pied) pour améliorer l'accessibilité du territoire. L'automobile fera également partie de ces modes de transport, mais la part qui y sera consacrée devra être maîtrisée afin de privilégier avant tout les transports doux, dans une logique de développement durable.
Cet espace pourra éventuellement accueillir des constructions ou aménagements ayant d'autres vocations (activités, espace vert, etc.) s'il est démontré que ces projets ne remettent pas en cause l'aménagement du pôle multimodal (notamment en termes de superficie) et n'affectent pas son fonctionnement.
- ✓ **Le secteur nord-ouest sera principalement dédié aux commerces et activités**
Ce secteur sera privilégié pour accueillir des commerces et autres activités. Il pourra toutefois accueillir une mixité fonctionnelle.
- ✓ **Le secteur sud-ouest sera principalement dédié à l'habitat**
Cet espace sera privilégié pour accueillir de l'habitat. Il pourra toutefois accueillir une mixité fonctionnelle. Dans cette hypothèse, le secteur longeant l'avenue Jean Jaurès a été identifié comme étant le mieux à même d'accueillir des activités (commerces, services, bureaux, professions libérales (médicales, paramédicales, ou autres), etc.). Dans le cadre d'accueil de projets de ce type, cette localisation sera donc à privilégier.

- Desserte

L'axe de la voie ferrée figure sur le plan pour rappel.

La desserte automobile du site devra a minima s'appuyer sur une liaison traversante entre l'avenue Jean Jaurès et le pôle multimodal. Le tracé reporté sur le plan est uniquement indicatif. La création de voies de desserte supplémentaires est possible, mais reste facultative (via la rue Dunant par exemple).

Concernant la desserte piétonne, l'aménagement futur devra permettre l'accès au pôle de la gare en traversant le site, améliorant ainsi l'accessibilité de la gare depuis le centre-bourg. Le tracé reporté sur le plan est uniquement indicatif. Par ailleurs, l'aménagement du site ne devra pas hypothéquer la création d'accès piétons vers la Dunant ainsi que vers la rue Parmentier (notamment dans le cas où la passerelle SNCF pourrait être utilisée pour la traversée de la voie ferrée). La création d'accès piétons supplémentaires est possible, mais reste facultative.

Les principes de desserte figurant sur le plan constituent des « minimas ». La desserte peut donc être complétée par d'autres axes complémentaires, et les voies douces peuvent être accompagnées de voies carrossables (via la rue Dunant par exemple). Dans le cas de la création d'un accès carrossable via la rue Dunant, le carrefour devra faire l'objet d'un traitement sécuritaire.

- Implantation des constructions

En limite sud-ouest du secteur, les futures constructions devront obligatoirement être implantées en retrait de la limite séparative indiquée au plan, pour laisser un espace de respiration entre les constructions futures et les habitations existantes. Le retrait imposé est celui fixé par le règlement écrit.