



villeseterritoires
politiques et principes de l'urbanisme
Master 2 pro



SAINTE-PAZANNE



LE SECTEUR GARE: VERS UN QUARTIER DURABLE



CURUTCHET Maitena:
LARRIEU Delphine:
MURATET Anastasia:
PENHOUD Tiphaine:
PERROTEAU Nadia:

Géographe
Géographe
Juriste
Juriste
Architecte

PROJET URBAIN

Mai 2011

Enseignants encadrants: Mme Roy, enseignante ENSAN; M. Legal, enseignant à la Faculté de droit; M. Fritsch, enseignant à l'IGARUN

Remerciements

Nous remercions vivement la direction départementale des territoires et de la mer du département de la Loire-Atlantique pour leurs conseils, leur engagement et leur disponibilité, et plus particulièrement :

Mme Christine ARNAUD

M. Michael BOSSARD

M. Cédric BOUSSUGE

M. Jean-Luc DANIEL

Mme Séverine GAGNOL

M. Xavier MILARET

M. Patrice MILLON

Nous remercions également l'AURAN, notamment M. Bruno JULLIEN et le CAUE 44, plus particulièrement M. Vincent DEGROTTE pour leurs remarques et conseils avisés.

Nous remercions également nos enseignants pour leurs conseils et leur présence tout au long de l'atelier :

M. Bernard FRITSCH, institut de géographie et d'aménagement régional de l'université de Nantes

M. Pierre LEGAL, université de droit de Nantes

Mme Elise ROY, école nationale d'architecture de Nantes

Nous tenons à remercier le Maire de Sainte-Pazanne, M. Bernard MORILLEAU et son équipe, en particulier, M. Roger MASSON, adjoint à la culture, M. Bernard PINEAU, adjoint à l'urbanisme, et M. Denis SALAUD, pour leur disponibilité, leurs explications et pour nous avoir permis l'accès à toute la documentation dont nous avons besoin.

Nous remercions enfin M. Gauvrit, propriétaire de la scierie pour son aide et sa disponibilité.

Sommaire

INTRODUCTION

- A. Problématique urbaine : un projet urbain, du quartier gare à la commune p.5
- B. Enjeux d'un quartier durable : un projet adapté au territoire p.6
- C. Démarche de projet : l'élaboration d'une stratégie de territoire appliquée à plusieurs sites d'étude p.7
- D. Le concept : quartier histoire, quartier collectif p.12

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

- A. Un quartier gare enclavé et peu lisible à définir p.15
- B. Une efficacité et une complémentarité des transports à renforcer p.18
- C. Un cadre de vie de qualité à valoriser p.23
- D. Une offre d'habitat essentiellement pavillonnaire à diversifier p.25
- E. Une offre de commerces de proximité à conforter p.27
- F. Une offre de services à adapter à une croissance démographique forte p.29

PROJET URBAIN

- A. Scénarios
- 1. Hypothèses démographiques p.32
- 2. Hypothèses logements p.33

B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire

- 1. La mise en place de navettes pour permettre le rabattement vers la gare p.36
- 2. L'amélioration des passages à niveau pour favoriser les franchissements de la voie ferrée P.40
- 3. La création de liaisons douces pour développer un maillage cohérent P.42
- 4. Une application cohérente du projet à l'échelle de la commune p.45

C. Le quartier gare, un territoire en projet

- 1. Solutions envisagées et retenues p.56
- 2. Schémas de composition p.80
- 3. Propositions d'aménagement p.83

D. Vers un quartier durable

E. Le phasage du projet

F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

- 1. Choix de l'opération p.120
- 2. Création de la ZAC p.122
- 3. Effets de la ZAC p.124
- 4. Réalisation de la ZAC p.126
- 5. Exécution de la ZAC p.127

CONCLUSION

p.133

INTRODUCTION

A. Problématique urbaine : un projet urbain, du quartier gare à la commune

B. Enjeux d'un quartier durable : un projet adapté au territoire

C. Démarche de projet : l'élaboration d'une stratégie de territoire appliquée à plusieurs sites d'étude

D. Le concept : quartier histoire, quartier collectif

A. Problématique urbaine : un projet urbain du quartier gare à la commune

Sainte-Pazanne, commune périurbaine à proximité de l'agglomération nantaise, doit faire face à une croissance démographique forte depuis les années 2000. Elle bénéficie d'une desserte ferroviaire qui a servi son développement. Celui-ci atteint aujourd'hui un moment charnière puisque l'identité rurale s'estompe pour laisser place à une empreinte périurbaine forte.

L'afflux important de population induit de nouvelles problématiques pour le territoire. En termes de logements d'abord, la commune doit assurer un équilibre entre l'offre et la demande et permettre aux nombreuses jeunes familles attirées par le périurbain de se loger. La commune doit aussi s'adapter en équipements, services et commerces. Selon le SCOT, pour assurer son rôle de pôle structurant pour le territoire, elle doit aussi se positionner en municipalité avant-gardiste en matière d'urbanisme, d'habitat et de respect de l'environnement. Tout le territoire de la commune doit être envisagé dans cette réflexion, et c'est à la gare, par sa situation d'entrée de ville et par une future

disponibilité foncière à proximité que le projet s'appliquera dans un premier temps.

En fait, il s'agit de donner à voir un futur Sainte-Pazanne qui s'illustrerait par la dynamisation et la mise en valeur du centre-bourg, notamment par le réaménagement du quartier gare. Sa mise en cohérence avec le centre-bourg constituerait le lien entre ce quartier et le cœur historique de Sainte-Pazanne.

La problématique urbaine rencontrée sur le site d'étude est donc de proposer un devenir pour cette commune périurbaine en expansion en s'appuyant sur la desserte ferroviaire comme levier de développement. La commune de Sainte-Pazanne présente de nombreuses opportunités de développement. Plusieurs dents creuses observées en centre-bourg rendent possible un renouvellement urbain en cœur de ville. Elles doivent être considérées par la municipalité comme l'occasion de proposer un projet durable, qui soit vecteur d'initiatives à l'échelle du territoire. De plus, face à une croissance

démographique forte, ces dents creuses sont aussi l'occasion de densifier la zone urbanisée afin d'éviter l'étalement urbain sur les terres agricoles, trop souvent considérées comme des réserves foncières. De façon plus précise, les modifications envisagées à proximité de la gare permettront elles aussi de libérer du foncier et donneront à voir des possibilités d'aménagement et de densification.

Il s'agira alors d'envisager toutes les dimensions du développement durable dans le projet, notamment en intégrant le quartier gare dans l'existant urbain, historique et identitaire.

B. Enjeux d'un quartier durable : un projet adapté au territoire

Selon la commande initiale de la DDTM, il s'agissait de repenser le quartier de gare périurbaine de Sainte-Pazanne en intégrant tous les aspects du développement durable. Cette commande, inscrite dans l'actualité de l'aménagement du territoire, a dû être repensée et interprétée. En effet, le surcroît des opérations d'aménagement justifiées par le développement durable appelle à la prudence.

S'il s'agit d'une démarche récente, ça n'est aujourd'hui plus nouveau. Il s'agit ici de s'affranchir du simple concept d'écoquartier pour inscrire réellement le projet dans le territoire. Afin d'éviter de tomber dans l'écueil de la simple multiplication d'écolabels, il a fallu travailler la commande initiale. Ce travail a été fait durant la phase de diagnostic.

Il nous a donc semblé important de proposer un projet permettant effectivement de faire évoluer la commune de façon durable mais qui soit réellement en phase avec le site et la commune.

Ces opérations constituent aussi un élément de marketing territorial. Le projet

proposé s'appuierait donc aussi sur la volonté d'exemplarité, pour conforter Sainte-Pazanne comme pôle structurant, capable d'impulser des initiatives de ce type sur tout le territoire. C'est ainsi que la commande a été assimilée.

L'idée n'est donc pas de constituer un quartier durable « clé en main » que l'on pourrait retrouver partout. Le développement durable comportant un volet social et identitaire, il nous a semblé bon de le valoriser dans notre projet, afin de pouvoir prétendre à un projet intégré à l'existant.

Au travers de formes architecturales ou ballades urbaines faisant écho au passé du quartier gare, l'aménagement proposé accroche l'histoire à l'avenir de la commune.

Toutes les dimensions du développement durable seraient appréhendées : un traitement environnemental mais aussi un développement économique et social.

C. Démarche de projet : l'élaboration d'une stratégie de territoire appliquée à plusieurs sites

La démarche de projet doit rendre possible la réalisation d'objectifs sur le territoire de Sainte-Pazanne. L'enjeu a donc été dans un premier temps de définir les périmètres de l'étude. Le quartier gare, par l'ampleur du foncier bientôt disponible, est le site le plus évident. Cependant, il s'agit aussi de considérer l'ensemble du territoire communal pour inscrire le réaménagement du quartier gare dans un projet global pour la commune. Puisque nous avons voulu réaliser un projet qui s'inscrive dans le territoire et l'existant, il ne faut pas négliger sa mise en cohérence avec l'ensemble du centre-bourg sinon de la commune. Ainsi, nous avons pris soin de décrire précisément l'échelle du projet. Cette démarche a été complétée par une méthodologie qu'il s'agira aussi de préciser.

- Un projet général appliqué à plusieurs échelles :

- Les échelles du projet :

Suite au diagnostic du territoire de Sainte-Pazanne et du quartier gare, plusieurs objectifs ont été retenus. Ils constituent

aujourd'hui le socle de nos propositions d'aménagement. Ce projet concerne donc tout le territoire et va ensuite être appliqué à plusieurs échelles.

Les orientations retenues concernent dans un premier temps l'ensemble de la commune ainsi que l'échelle du territoire supracommunal, notamment pour les transports et déplacements. Nous en déduiront donc des propositions. Ensuite, ces orientations se préciseront au niveau du centre-bourg, dans plusieurs quartiers différents. En effet, l'objectif étant de réaliser une polarité unique avec le quartier gare, il nous a semblé important de montrer les applications possibles du projet dans différents espaces du centre.

Enfin, le projet se matérialisera plus précisément au niveau du quartier gare, départ de nos analyses. Les spécificités du secteur avec la desserte ferroviaire et l'identité industrielle et artisanale seront donc autant de données venant nourrir ce projet. Cette parcelle constituera un prototype du projet urbain que nous proposons.

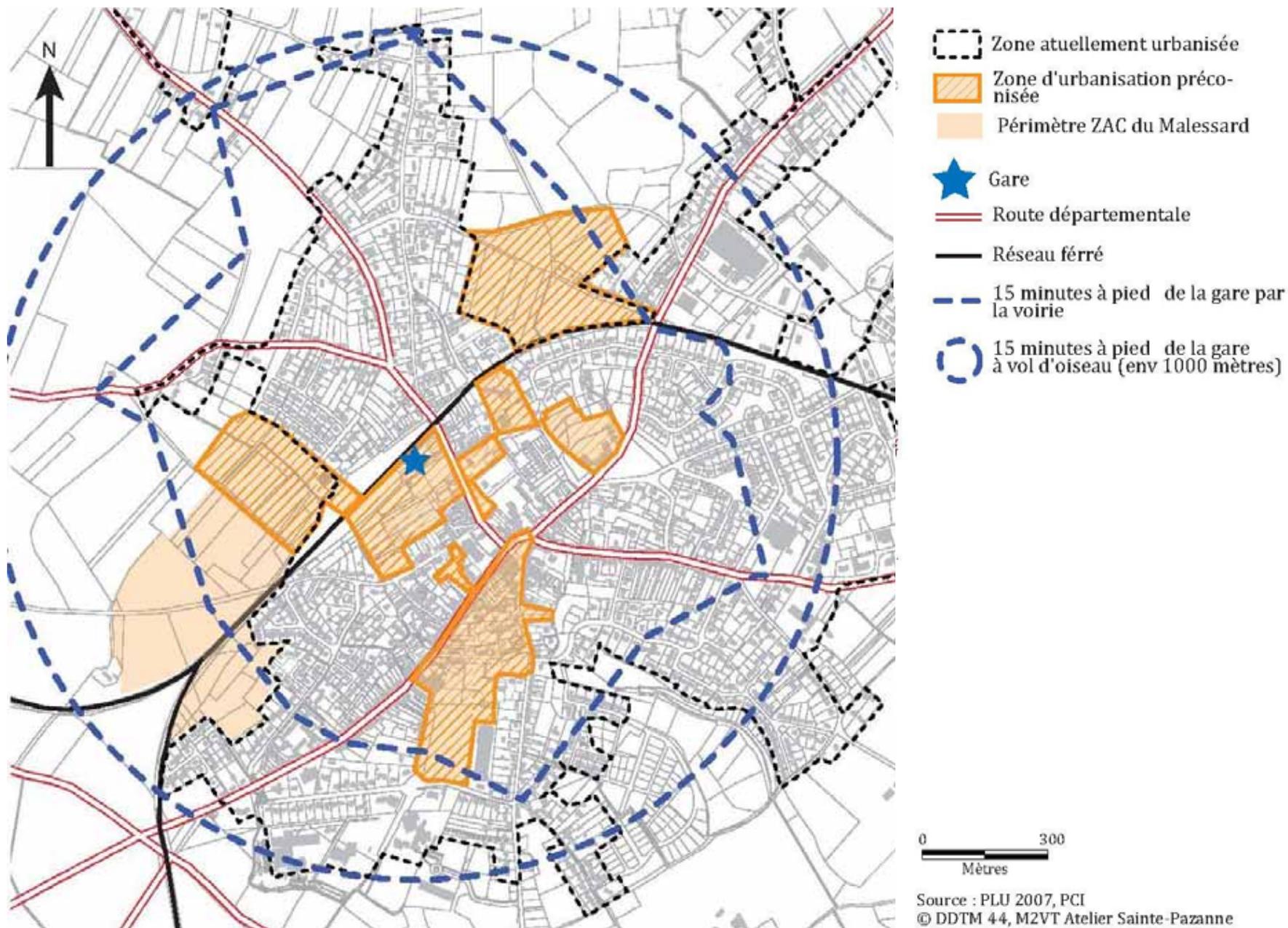
- La définition du périmètre du quartier gare en projet :

Le périmètre du quartier gare a été défini en fonction du foncier potentiellement disponible, à différentes échéances. Les disponibilités foncières étant un prérequis indispensable à la réalisation des projets urbains, il s'agit bien de ne pas ignorer cette dimension. La stratégie foncière sera donc également traitée pour donner à voir les possibilités d'acquisition du foncier par les porteurs du projet.

- Sites d'application du projet dans le centre-bourg :

A l'échelle du centre-bourg, plusieurs sites ont semblé pertinents pour appliquer les orientations du projet. Dans une volonté de dynamiser la commune, le quartier gare ne doit pas être le seul à être pris en considération (voir la carte ci-après). Cependant, il faut préciser que la réflexion ne s'est pas arrêtée à ces sites mais qu'elle a réellement englobé tout le territoire. Le projet, dans son application, doit cependant être cantonné aux sites prioritaires, pour une question de temps.

Les zones d'urbanisation préconisées



C. Démarche de projet : l'élaboration d'une stratégie de territoire appliquée à plusieurs sites

■ Parcelles concernées par le projet :

Par l'analyse de ces données, nous avons déterminé l'ensemble des démolitions à envisager pour rendre possible la réalisation du projet (voir la carte des parcelles concernées par l'aménagement ci-contre).

La municipalité a prévu très prochainement de démolir le bâtiment de la SNCF à l'entrée de l'impasse de la gare, ce qui participe à notre objectif de désenclavement de la gare. Afin de poursuivre cet objectif, nous avons également envisagé la démolition des premiers bâtiments visibles depuis la gare, encadrant le parking. Ces réalisations permettraient alors la mise en valeur de la gare.

D'autre part, la démolition, dès janvier 2012, d'un des bâtiments de la scierie, annoncée par son propriétaire, permettrait de libérer une emprise foncière considérable pour le projet.

A moyen terme, la démolition du deuxième bâtiment de la scierie et le déménagement probable du magasin Terrena permettraient aussi de libérer des terrains stratégiques au cœur du centre-bourg.

A long terme, afin de favoriser une polarité unique entre le centre-bourg et le quartier gare, il serait intéressant d'envisager la démolition de quelques maisons en bordure de la place du 18 juin. Ces bâtiments, en retrait de la rue, ne favorisent actuellement pas la lisibilité de la place. La construction de nouveaux logements constituerait donc un front bâti continu qui cadrerait l'espace public en recréant un lien avec le quartier de gare. Autour de l'ancien site EDF, le long

de la rue du Vigneau, le déplacement de l'activité industrielle et artisanale dans des zones d'activités permettrait de libérer un foncier plus apte à recevoir des bureaux et des logements. Les bâtiments actuellement occupés par des associations pourraient également être transformés en bâtiments plus élevés. Des locaux associatifs en rez-de-chaussée y seraient aménagés pour conserver l'activité associative dans ce quartier.



C. Démarche de projet : l'élaboration d'une stratégie de territoire appliquée à plusieurs sites

- Les limites de l'urbanisation : une réflexion à mener contre l'étalement urbain :

En envisageant les sites à traiter pour le projet, il est apparu indispensable de déterminer les limites de la ville. Un projet durable ne doit pas s'en tenir à prôner la densification mais doit aussi envisager les moyens de limiter l'urbanisation des terres agricoles et naturelles. Dans une commune rurale, la tentation est grande de considérer ces terres comme des réserves foncières. Sainte-Pazanne ayant une croissance démographique forte, il s'agit de proposer des solutions alternatives à l'étalement urbain.

L'un des objectifs retenus pour le projet est de recentrer la zone urbanisée autour de la gare. C'est pourquoi nous proposons une limite à l'urbanisation dans un rayon d'un quart d'heure à pied depuis la gare. En effet, de telles distances permettraient de rendre plus efficaces les liaisons douces envisagées desservant notamment la gare, limitant ainsi la place de la voiture dans la commune. De plus, cela permettrait effectivement de rééquilibrer la zone

urbanisée autour de la gare. Ainsi, si l'urbanisation au nord de la voie ferrée était favorisée par une amélioration des franchissements, la tentation de l'étalement urbain serait limitée dans le même temps.

Pour préserver les espaces agricoles et naturels hors de ces limites, la commune les a déjà classés en zone agricoles (A) interdites à l'urbanisation. Néanmoins, certaines zones sont en Ap, ce qui correspond à des « *espaces constituant à terme les zones d'extension de l'agglomération* ». Dans la volonté de limiter l'étalement urbain, il faudrait repasser ces zones en zone A. Il existe d'autres moyens de protéger ces espaces à l'initiative de l'Etat : PPEANP (périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains), ZAP (zone agricole protégée), préemption (ZAD : zone d'aménagement différée, ENS : espace naturel sensible), etc.

- Méthodologie de projet :

La méthode pour réaliser les propositions d'aménagement pour la commune de Sainte-Pazanne s'est dans un premier temps appuyée sur la synthèse du

diagnostic proposé lors de la première phase de l'atelier qui a ainsi permis de faire ressortir les grandes orientations du projet. Puis, après la détermination du périmètre d'étude, une réflexion a été menée sur les possibilités d'aménagement. Enfin, la démarche de projet s'est également appuyée sur un important travail de terrain.

- Synthèse de diagnostic :

Un travail complémentaire sur le diagnostic proposé en phase 1 a permis de mettre en évidence des grandes orientations à retenir pour le projet, à l'échelle de la commune. Plusieurs thèmes ont été dégagés : la mobilité, le quartier gare, l'habitat, le cadre de vie, etc. Les conclusions du diagnostic sur ces différentes thématiques constituent alors les bases du développement de notre projet. Pour chaque thème, un résumé des préconisations découlant de multiples analyses déterminent les orientations du projet. Sur la base de ce travail, plusieurs solutions d'aménagement pour remédier aux problèmes observés ont été trouvées.

C. Démarche de projet : l'élaboration d'une stratégie de territoire appliquée à plusieurs sites

- Réflexion sur les possibilités d'aménagement :

Une fois le périmètre d'étude délimité, nous avons resserré notre démarche sur la parcelle du quartier gare. Les préconisations dégagées pour l'aménagement de la commune ont donc été appliquées plus spécifiquement à ce secteur. En effet, par manque de temps, nous n'avons pu traiter que ce site de façon précise. Nous avons alors listé toutes les solutions à envisager pour chacun des thèmes. Par exemple, en ce qui concerne les accès à la parcelle, nous avons pris en compte toutes les solutions possibles afin de ne pas se cantonner à un aménagement simpliste (voir la carte des accès ci-contre). Pour chacune d'entre elles, nous avons établi les avantages et les inconvénients. Sur la base de cette analyse, nous avons réalisé notre choix. Cela nous a permis de bâtir un argumentaire clair et efficace pour justifier notre projet. Ce travail s'est accompagné d'une démarche de terrain.

- Démarche de terrain :

Dans un premier temps, le diagnostic s'est accompagné de nombreuses recherches sur le terrain. Sa pertinence et son utilité pour la réalisation du dossier nous ont poussé à continuer et à approfondir pour la phase projet. Tout d'abord, grâce à un relevé typologique du bâti de Sainte-Pazanne, nous avons modélisé en 3D le site d'étude pour donner à voir un projet plus concret. Cela a aussi permis de réaliser des

perspectives et des images d'ambiance. Ce travail graphique semblait pertinent car il a aidé l'équipe projet à visualiser les propositions. Dans un second temps, la visite du bâtiment de la scierie a été très instructive. L'observation des bâtiments et la rencontre avec le propriétaire, M. Gauvrit, ont conforté notre projet vers un respect toujours plus grand de l'existant et du passé du site.



Les accès routiers
possibles à la gare

LEGENDE

← accès routier
potentiel sur site
gare



0 50m 100m

sources: DDTM, Buplan, 2010
(C) DDTM, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

D. Le concept : quartier histoire, quartier collectif

Le concept sur lequel repose le projet s'appuie sur la problématique urbaine décrite précédemment. Il s'agit bien d'appliquer le concept de quartier durable au territoire. Le quartier gare de Sainte-Pazanne, tel qu'il est envisagé, ne serait pas seulement un écoquartier mais la cristallisation de l'évolution de Sainte-Pazanne vers un développement plus durable, concernant aujourd'hui tous les territoires. Les constructions proposées seraient relativement nouvelles pour la commune en ce qu'elles bousculeraient un développement urbain principalement basé sur le pavillonnaire. De plus, des formes alternatives d'habitat seraient proposées, faisant alors évoluer les modes d'habiter de cette commune périurbaine.

C'est pourquoi l'objectif est ici d'offrir à la commune tous les outils pour conforter son rôle de pôle structurant sur le territoire, par cette évolution sensible. Il s'agit bien de proposer un quartier qui respecte toutes les dimensions du développement durable.

Ainsi, le projet offre une proposition d'évolution, mais tout en s'inscrivant dans l'existant.

Les formes urbaines proposées constitueraient un rappel de la forme de la scierie. Une série de maisons de villes permettrait de faire la transition avec le tissu existant, pour ne pas créer de rupture avec le paysage urbain. De plus, la dimension historique de la gare serait valorisée par un parcours iconographique sur l'espace public.

Ce projet est également basé sur le développement de la vie collective. En effet, la partie bâtie de la parcelle serait le pendant d'un espace public structurant pour le quartier et plus largement pour la commune. Un espace au traitement minéral traverserait le site d'est en ouest, accrochant le projet aux quartiers existants, de part et d'autre de la parcelle. Cet espace, public par nature, verrait sa valeur renforcée par l'installation d'une continuité d'équipements publics. Cela permettrait la mise en valeur de la gare comme équipement structurant en l'intégrant dans cet espace.

Cette percée est-ouest croiserait une percée nord-sud, moins centrale, qui se poserait comme une ballade urbaine. Cet axe végétal serait structurant en ce qu'il relierait l'ancien site de la scierie et la zone d'habitat pavillonnaire au nord de la voie ferrée.

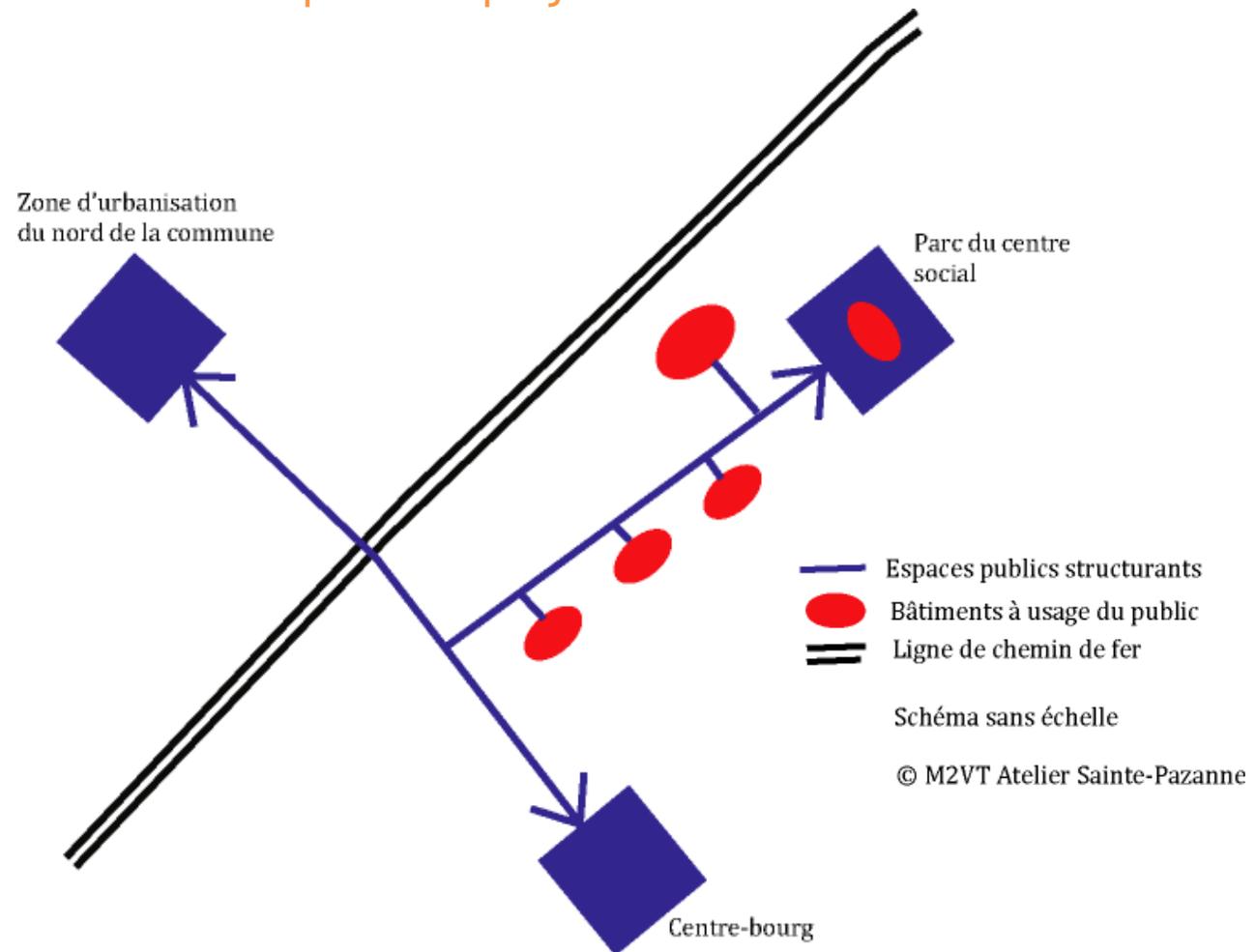
Par une passerelle végétalisée, cet axe serait le trait d'union entre le nord et le sud du territoire. Traversant une serre aménagée sur le site de l'ancienne scierie, il constituerait une promenade originale à l'échelle de la commune. A travers ces deux espaces publics majeurs, le projet s'incarnerait dans une valorisation de la vie collective et de l'échange. Une valorisation de la vie associative permettrait aussi de conforter cet objectif de vie collective.

Le quartier ainsi proposé serait durable, non seulement par une qualité environnementale certaine mais aussi par la recherche d'une vie collective riche. La dimension sociale, portée par l'importance des espaces publics, serait donc mise au centre du projet.

D. Le concept : quartier histoire, quartier collectif

L'évolution vers le développement durable serait cristallisée par cet appui sur l'espace public, mais aussi par une stratégie de centralité pour la commune. La tâche urbanisée, centrée plutôt au sud de la voie ferrée, se trouverait recentrée autour de la gare, par une priorité donnée à l'urbanisation au nord. La recherche de centralité liée aux fonctions du quartier gare serait confortée par cette position centrale dans la commune, rendant plus efficaces et pertinents les aménagements, les commerces et les bâtiments à destination du public. La recherche de perméabilité de la voie ferrée appuierait également cet objectif. Tout se passerait comme si la gare, par son unité avec le centre-bourg, devenait le pôle de centralité de la commune et par la même, un pôle d'autant plus important pour le territoire.

Schéma conceptuel du projet



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

- A. Un quartier gare enclavé et peu lisible à définir
- B. Une efficacité et une complémentarité des transports à renforcer
- C. Un cadre de vie de qualité à valoriser
- D. Une offre d'habitat essentiellement pavillonnaire à diversifier
- E. Une offre de commerces de proximité à conforter
- F. Une offre de services à adapter à une croissance démographique forte

A. Un quartier gare enclavé et peu lisible à définir

La gare est une porte d'entrée de la ville, un point de centralité, un lieu attractif où se multiplient les activités. Par conséquent, l'aménagement de ces quartiers périphériques constitue un enjeu fort pour les communes. Pourtant, à Sainte-Pazanne, la gare a perdu son dynamisme et le quartier, constitué d'un ensemble bâti hétérogène dans sa forme et sa fonction, n'est pas véritablement identifiable, alors qu'il constitue la première image que l'on a de la commune.

Les enjeux de ce projet sont variés mais complémentaires. Il s'agit d'abord de favoriser l'intermodalité par la création d'un pôle d'échange multimodal. Il faut aussi valoriser l'environnement en développant par un quartier durable un cadre de vie agréable et de qualité. Dans l'ensemble, l'objectif est de conforter l'attractivité et la vocation urbaine de la gare afin d'appuyer le rayonnement de Sainte-Pazanne à l'échelle d'un territoire plus large. En effet, la gare de Sainte-Pazanne, datant de 1875, possède un rayonnement actuel bien plus large que le territoire communal.

Pourtant, la commune n'est quasiment pas desservie par d'autres moyens de transport, et ceux qui existent ne sont pas centrés sur la gare.

- L'enclavement de la gare, un obstacle à son développement :

A l'issue de notre diagnostic territorial, nous avons dégagé plusieurs problèmes à traiter dans la phase projet. Dans un premier temps, nous avons observé l'absence de complémentarité entre les modes de transport et l'enclavement de la gare.

En effet, le bâtiment de la gare est enclavé dans une impasse dont l'accès se fait à proximité du passage à niveau depuis la route menant à Rouans. En dépit de sa proximité avec le centre-bourg (environ 400 m de la Place de Retz), lorsque l'on circule dans le centre-bourg, il n'y a aucune visibilité sur la gare. Seul un panneau de signalisation assez minimaliste indique l'entrée de l'impasse. De plus, en sortant de la gare, l'utilisateur du train arrive sur un parking en enrobé de forme irrégulière qui ne favorise pas la lisibilité du site.

Le manque d'activités commerciales ou même de loisirs ne permet pas de créer un lieu de vie autour de la gare. Il s'agirait donc de valoriser ce quartier pour en faire une polarité, générant du passage et de la convivialité.

L'environnement de la gare se distingue du centre-bourg par un bâti hétéroclite, avec à la fois un bâti de type hangar, des maisons de ville en bande et un tissu pavillonnaire. En effet, des quartiers de caractère différent entourent la gare. A proximité, on retrouve le centre-bourg, le lotissement du Moulin-Baudrin, l'ancien site EDF et la future ZAC du Malessard. Les liaisons entre ces quartiers sont assez peu lisibles, rendant leur mise en cohérence peu évidente. La voie ferrée constitue l'obstacle principal à la fluidité des liaisons. Cette problématique se retrouve également entre la gare et le quartier des équipements culturels et sportifs, au sud-ouest de la commune. Ce secteur étant particulièrement attractif et générateur de flux, il s'agira donc de le traiter en relation avec le quartier de la gare.

A. Un quartier gare enclavé et peu lisible à définir

- Vers un quartier gare identifié :

A l'issue de ces analyses, nous avons dégagé plusieurs objectifs qui vont constituer la base de notre projet. Il faudra envisager de restructurer le tissu urbain existant aux abords de la gare, en s'appuyant notamment sur la délocalisation de certaines activités. Par exemple, le magasin Terrena, installé à quelques mètres de la gare, a émis l'éventualité de déménager sous peu, libérant ainsi une parcelle importante.

Cette réorganisation permettrait également de désenclaver la gare en créant des percées visuelles et physiques, ainsi que par l'amélioration de la signalétique. Avec l'aménagement d'un parvis, ces aménagements permettraient une mise en valeur et une meilleure accessibilité de la gare. Cependant, le réaménagement du secteur gare ne peut pas s'envisager sans le réaménagement d'espaces du centre-bourg. Le projet ne concerne pas seulement la parcelle de la gare, mais l'ensemble du centre-bourg et de la commune. Cette échelle assez large de projet permettrait



Gare de Sainte-Pazanne 2011, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

effectivement d'intégrer la gare dans un ensemble central, constituant alors un cœur dynamique pour le territoire. La mise en cohérence du centre-bourg avec le secteur gare devra aller de paire avec une amélioration des liaisons avec les quartiers environnant, et notamment les quartiers d'habitation au nord de la voie ferrée. En effet, dans le but de recentrer la zone urbanisée autour de la gare, le franchissement de la voie ferrée devra être

facilitée pour favoriser le développement urbain au nord.

Dans l'ensemble, il va s'agir de travailler l'offre de logements pour développer des types d'habitat alternatifs pour Sainte-Pazanne. L'habitat intermédiaire dans le secteur gare semble effectivement être une solution intéressante pour allier des exigences de densification avec la culture du pavillonnaire très prégnante dans la commune.

A. Un quartier gare enclavé et peu lisible à définir

Pour faire du secteur gare un lieu de centralité et une polarité forte pour le territoire, il va s'agir également d'assurer une offre d'équipements à rayonnement intercommunal. Par exemple, la mise en place d'un multi-accueil et d'une maison médicale permettrait de pallier les lacunes en matière d'offre de soin et d'accueil de petite enfance tout en favorisant le rôle majeur de Sainte-Pazanne pour la communauté. Ce rôle serait également appuyé par la création d'un pôle d'échange multimodal.

Plus globalement, l'objectif du projet est l'aménagement d'un quartier durable qui puisse constituer une avant-garde exemplaire pour le territoire, en offrant une base au développement d'autres initiatives de développement urbain durable. Dans ce cadre, il s'agira donc de créer un environnement convivial en assurant un cadre de vie agréable pour renforcer l'attractivité du secteur.



2011, M2VT Atelier Sainte-Pazanne



2011, M2VT Atelier Sainte-Pazanne



2011, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

B. Une efficacité et une complémentarité des transports à renforcer

De nombreux transports sont présents à Sainte-Pazanne. Néanmoins, la complémentarité entre les modes de transport dans le secteur de la gare est réellement absente, il n'y a pas d'intermodalité.

LES TRANSPORTS EN COMMUN

- Le train et le bus SCNF (Sainte-Pazanne-Nantes) :

On compte aujourd'hui 27 allers-retours sur la ligne Nantes-Sainte-Pazanne (6,10€). La situation de Sainte-Pazanne sur l'étoile ferrée nantaise en point de jonction des deux lignes Nantes-Pornic et Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie lui confère une place privilégiée à 30 min de Nantes et de Pornic. Les Pazenais l'utilisent principalement pour se rendre à Nantes ou Rezé pour le travail ou les études. Notre étude nous a aussi permis de nous rendre compte que des habitants de Pornic, Arthon-en-Retz, Fresnay et Saint-Hilaire-de-Chaléons venaient prendre le train à Sainte-Pazanne.

La gare a donc un rayonnement supracommunal.



TER 2011, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Des lignes routières de la SNCF remplacent aussi parfois le train ; néanmoins, par manque de place, ils stationnent dans l'impasse du Vigneau (à 300 mètres environ de la gare) ou à la mairie, selon le bus, ce qui ne leur assure pas une visibilité. La fréquentation de ces lignes croît depuis 2000.

Cependant une fois arrivés en gare de Sainte-Pazanne, les usagers ne disposent pas d'autre moyen de transport qui leur permette de se déplacer dans la ville ou dans les villes alentours. De plus, la saturation du parking actuel de 80 places doit être prise en considération.

- Le bus Lila

Le schéma départemental de déplacements de 2006 a supprimé les dessertes des bus départementaux Lila dans les communes disposant du train afin d'éviter toute concurrence puisque le prix du ticket de bus (2€) est nettement moins cher que le billet de train. Les bus supprimés sont ceux dont le trajet correspond exactement à celui du train ; ainsi, le bus Lila le plus proche (ligne n°3 qui dessert le Pont Béranger) qui fait le trajet Pornic-Nantes, ne peut pas desservir la gare de Sainte-Pazanne. Néanmoins, d'autres lignes intercommunales pourraient être autorisées. En effet, aujourd'hui, pour se rendre dans une commune voisine, les habitants n'ont pas d'autre choix que leur véhicule personnel. Selon le service des transports du conseil général, la demande ne serait pas assez importante pour justifier la desserte d'un bus Lila pour ce genre de trajet ; cependant, elle justifie peut-être la mise en place de moyen de transport de capacité moins importante de type navette.

B. Une efficacité et une complémentarité des transports à renforcer

▪ Les bus scolaires

Afin de répondre à la demande de desserte en transport en commun, il est possible depuis peu, pour toute personne lambda, de monter dans les bus scolaires, sous réserve de places disponibles. En effet, les bus scolaires effectuent des trajets intercommunaux afin de permettre le rabattement des élèves des communes voisines vers leurs établissements. Mais ce mode de transport est indisponible pendant les vacances scolaires et le week-end, et le nombre de places disponibles est limité.

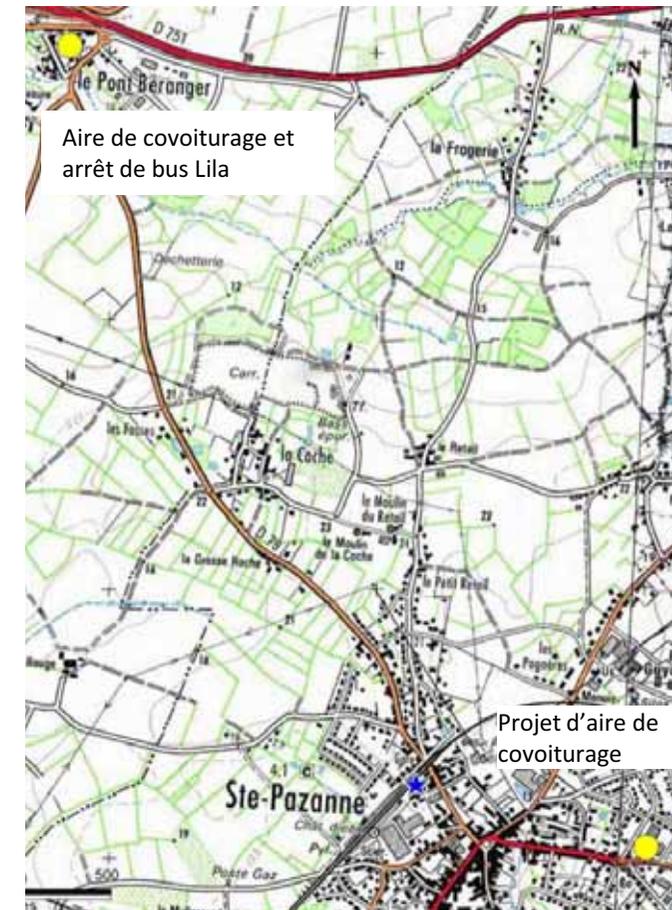
▪ Lila à la demande

Il existe, enfin, le transport à la demande pour les trajets de proximité (2€). Un véhicule départemental vient chercher un Pazenais, qui l'a contacté la veille, en bas de chez lui pour l'emmener dans un lieu compris dans une zone bien délimitée. Sainte-Pazanne fait partie des zones Pays de Retz Atlantique et Grandlieu Machecoul Logne. L'inconvénient de ce moyen de transport est donc la délimitation de la zone accessible la réservation obligatoire.

▪ Le covoiturage Lila

Le covoiturage est organisé par le conseil général qui a mis en place un site internet mettant en contact les personnes intéressées ainsi que des aires de covoiturage. L'aire la plus proche de Sainte-Pazanne est au pont Béranger, même s'il y a un projet sur le parking du Super U.

Situation de Pont-Béranger par rapport au centre-bourg



Source: IGN, M2VT

B. Une efficacité et une complémentarité des transports à renforcer

LES LIAISONS DOUCES

S'agissant des modes de circulation douce, le parking de la gare est muni de garages à vélos et les trains sont équipés pour les recevoir. Notre enquête a révélé que 2,8% des personnes interrogées (et 4,3% des Pazenais) viennent à la gare en vélo. Peu de bandes cyclables sont aménagées en centre-bourg et aucune voie cyclable ne mène à la gare.

L'insécurité est accentuée par le fait que les routes traversant la commune sont supportent des flux importants. En effet, la RD 79 (route de Rouans) qu'il faut emprunter pour aller à la gare supporte environ 1200 véhicules/jour. Il en est de même pour les chemins piétons qui sont peu sécurisés, notamment parce que beaucoup de trottoirs ne sont pas aux normes. Parmi les 70 Pazenais interrogés dans notre étude, 37 vont à la gare à pied, ce qui représente 51,4%.

La commune s'est engagée dans un projet de réaménagement et de sécurisation des voies publiques. Cependant, aucune voie cyclable ne compte être aménagée à cause



Avenue du général de Gaulle, 2011, M2VT
Atelier Sainte-Pazanne



de la configuration de la voirie existante. Toutefois, la sécurité des cheminements piétons sera améliorée et mise aux normes. Ainsi, les trottoirs du centre-bourg seront élargis permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

De plus, la commune dispose d'un emplacement réservé le long de la parcelle de la scierie afin de réfléchir sur la possibilité de créer une liaison piétonne et/ou cyclable qui permettrait de mieux desservir la gare. De même, la municipalité vient d'acquérir une bande de 10 mètres au nord de la gare qui servira à créer une voie de circulation douce dans le but de compléter l'impasse qui dessert les lotissements et de relier à la ZAC du Malessard qui est à l'étude.

Nous devons donc, dans le projet, poursuivre ces objectifs d'intermodalité en engageant une réflexion sur les possibilités d'aménagement de liaisons douces entre les différents quartiers et surtout celles aux abords de la gare. Ces aménagements permettraient d'encourager la population à

B. Une efficacité et une complémentarité des transports à renforcer

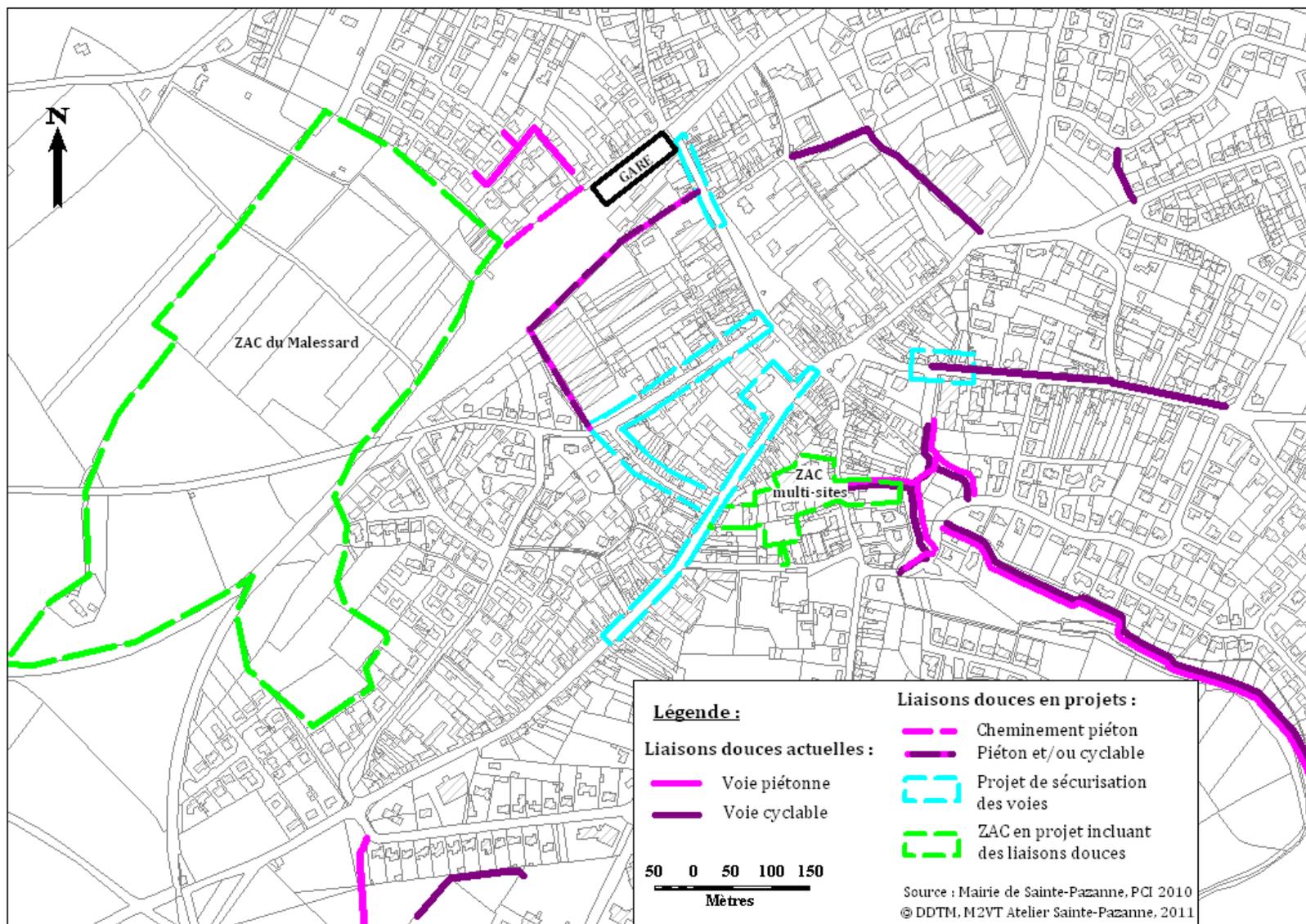
laisser leurs véhicules au profit de la marche à pied ou du vélo pour des déplacements relativement courts (voir carte ci-après).

Cela serait appuyé par la création d'un pôle d'échange multimodal à la gare afin de favoriser une offre de transports en commun plus efficace pour desservir la commune et le territoire supracommunal. L'installation d'un arrêt du bus scolaire, de navettes intercommunales, d'un arrêt pédibus et d'une aire de covoiturage formeraient ce pôle. De plus, le développement de moyens de transport modernes comme le tram-train et le tram-fret permettraient de le renforcer à long terme.



B. Une efficacité et une complémentarité des transports à renforcer

Créer un maillage de liaisons douces cohérent



C. Un cadre de vie de qualité à valoriser

Sainte-Pazanne possède un caractère rural encore affirmé, notamment du fait de sa forte empreinte agricole. En 2001, seulement 6% de la commune est urbanisée et de nombreux lieux-dits sont disséminés sur le territoire. De ce fait, les terres agricoles et les espaces verts aménagés constituent de nombreux espaces de

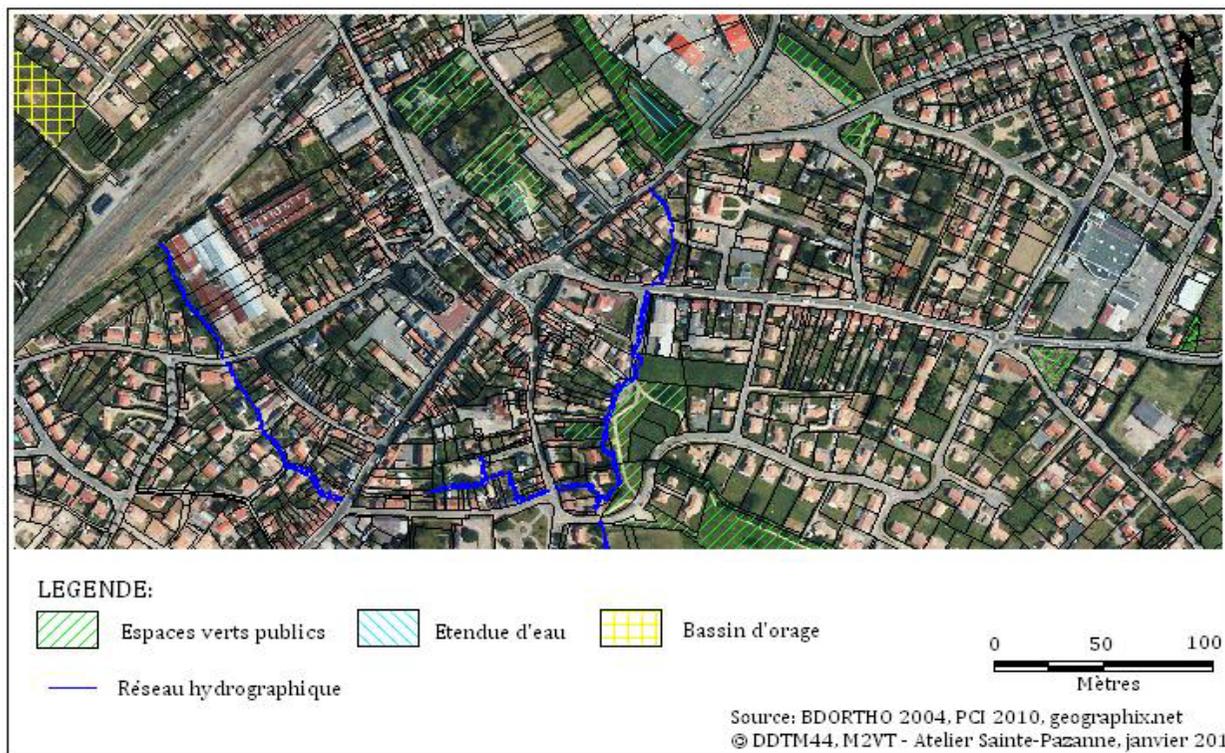
respirations. Le bâti bas est également caractéristique d'un espace rural. Le paysage à dominante rurale confère aux Pazenais un espace de vie agréable, à valoriser dans de futurs projets d'aménagement. Quelques initiatives publiques vont dans ce sens. Il faut noter par exemple l'existence du projet de jardins

familiaux qui montre la prise de conscience de l'importance des jardins pour développer une bonne qualité de vie dans la commune. Il s'agit ici de développer un jardin destiné aux pensionnaires de la résidence pour personnes handicapées.

Des personnes extérieures peuvent aussi y cultiver des fruits et des légumes permettant de générer du lien social avec les résidents. Cependant, cette qualité des espaces verts et des espaces publics a été mise à mal par l'urbanisation rapide de la commune et l'apparition d'activités industrielles.

La forte urbanisation des années 2000 a nécessité des aménagements de voirie et de stationnements qui ont profondément modifié le paysage urbain de la commune. Les espaces verts qui ont disparu étaient principalement des terres agricoles, supprimées à la faveur de zones d'habitat pavillonnaire. Le deuxième élément qui a fait disparaître les espaces verts, et plus précisément dans le secteur de la gare, est l'implantation des activités industrielles, notamment la scierie.

Espaces verts publics à Sainte-Pazanne



C. Un cadre de vie de qualité à valoriser

Pourtant, compte tenu du fait que les gens sont venus habiter à Sainte-Pazanne pour s'éloigner de la ville, il est important de valoriser les espaces verts. De plus, la qualité du cadre de vie et par le fait des espaces publics et des espaces verts est une donnée incontournable d'un quartier durable. La commune doit donc trouver un équilibre entre ces impératifs et son urbanisation croissante.

Les écoquartiers sont effectivement caractérisés par la qualité de leur cadre de vie. En plus d'un habitat de qualité déjà évoqué, il s'agit donc d'aménager des espaces collectifs et verts. Certains exemples sont intéressants à étudier.

L'écoquartier Bottière-Chénaie de Nantes propose par exemple la réhabilitation des espaces verts. Il propose un parc linéaire de 5ha bordant le ruisseau de Gohards. En ce qui concerne le projet à Sainte-Pazanne, il s'agirait plutôt d'une trame verte qui permettrait à la nature de s'intégrer de façon harmonieuse au quartier. Les voies publiques seraient végétales. Des parcelles pour les jeux d'enfants et pour le jardinage seraient prévues.

Dans le cadre de l'aménagement d'un quartier durable, le cadre de vie doit être valorisé. Des espaces collectifs ainsi que des espaces verts de qualité doivent donc être envisagés en priorité dans le réaménagement du secteur gare.



Projet de parc dans le quartier Bottière-Chénaie, Mars 2008



Réaménagement du centre-ville de la Chapelle-sur-Erdre, observatoire des CAUE

D. Une offre d'habitat essentiellement pavillonnaire à diversifier

Sainte-Pazanne s'est développée à l'origine sur un carrefour de voies de communication importantes. Elle est ensuite complétée par une urbanisation éparses avec l'apparition des premières zones d'habitat pavillonnaire qui sont liées au phénomène de périurbanisation autour des grandes villes, dans les années 70. Entre 1994 et 2000, 447 logements sont construits. Les nouveaux arrivants recherchent des grands logements avec jardin à proximité de l'agglomération nantaise. Il s'agit en majorité de familles qui sont propriétaires de leur logement.

Même si l'on observe la rareté des logements collectifs et des logements en location, l'offre semble adaptée à la demande. En effet, la demande est avant tout pavillonnaire et les nouveaux arrivants recherchent en majorité à accéder à la propriété.

Cependant, Sainte-Pazanne ayant été désignée pôle d'équilibre par la DTA de l'Estuaire de la Loire en 2006, elle doit offrir une variété d'habitat qui



Sainte-Pazanne, M2VT Atelier Sainte-Pazanne, 2010



Sainte-Pazanne, M2VT Atelier Sainte-Pazanne, 2010

corresponde d'une part aux besoins d'un territoire plus large et d'autre part aux principes du développement durable énoncés par le SCOT du Pays de Retz.

Ainsi l'offre d'habitat à Sainte-Pazanne devra intégrer des exigences de densification et de mixité sociale et fonctionnelle. Aujourd'hui la volonté des élus semble s'inscrire dans ce sens à travers certains projets comme la ZAC multisites en centre-bourg où des logements collectifs et sociaux sont envisagés.



Résidence personnes âgées, M2VT Atelier Sainte-Pazanne, 2010

D. Une offre d'habitat essentiellement pavillonnaire à diversifier

Cependant, dans le cas de la ZAC du Malessard, il apparaît que les orientations de la municipalité en faveur de la mixité sociale et de la densification ont été minimisées par les aménageurs et les promoteurs qui eux s'adaptent davantage à la demande. Le projet intègre effectivement moins de logements sociaux que prévu, et consiste finalement en un tissu pavillonnaire classique. Il faut donc trouver le moyen d'articuler l'offre et la demande avec ces objectifs de développement durable. A travers la phase projet, il sera donc important d'envisager des produits logements différents de l'offre pavillonnaire présente à Sainte-Pazanne. C'est pourquoi le principe d'habitat intermédiaire doit être étudié.

L'habitat intermédiaire consiste en un compromis entre logement collectif et individuel. Il doit permettre la densité tout en conservant certains avantages de la maison, à savoir une entrée indépendante et un espace extérieur privatif, notamment. Dans un territoire comme Sainte-Pazanne qui possède une culture importante du



Habitat intermédiaire, Trignac, Observatoire des CAUE, 2008

pavillonnaire, ce procédé peut être intéressant pour densifier tout en prenant en compte la demande, et donc en rendant la négociation avec les promoteurs plus facile. De plus, la forme du bâti adoptée permet souvent d'être en adéquation avec un bâti bas de type faubourg, rendant l'intégration à l'existant plus évidente.

Dans la perspective d'un quartier durable, ces constructions devraient également être envisagées comme un écoquartier, en intégrant la récupération des eaux de pluie, l'optimisation de la consommation d'énergie, un traitement raisonné des déchets, etc.

Ainsi, les objectifs en matière d'habitat pour la phase projet seraient d'intégrer des formes d'habiter différant des pratiques habituelles, mais aussi de respecter les principes de mixité sociale et de densité, afin de conforter la commune dans son rôle de pôle d'équilibre pour le territoire.



Clos de l'Erdre, Nantes, CAUE 44

E. Une offre de commerces de proximité à conforter

Une offre en commerces de proximité adaptée aux besoins des habitants permet de favoriser l'attractivité de la commune et de maintenir un lien social et une meilleure qualité de vie pour tous. Promouvoir une offre commerciale de proximité équilibrée et durable est un donc enjeu fort en termes d'aménagement du territoire.

A Sainte-Pazanne, l'offre de commerces de proximité est relativement importante dans le centre-bourg, avec 36 cellules commerciales qui s'organisent principalement aux alentours de la place de Retz. Néanmoins, nous observons une surreprésentation des établissements d'esthétiques qui ne répondent pas aux besoins quotidiens des Pazenais. De plus, certains manques semblent persister.

En effet, le centre-bourg ne dispose d'aucune épicerie, ni de magasins de prêt-à-porter et de papeterie. De ce fait, l'offre de commerces de proximité pourrait être plus complète, notamment parce que Sainte-Pazanne doit être une commune structurante pour l'ensemble du territoire.



Commerces de la place de Retz, 2010, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

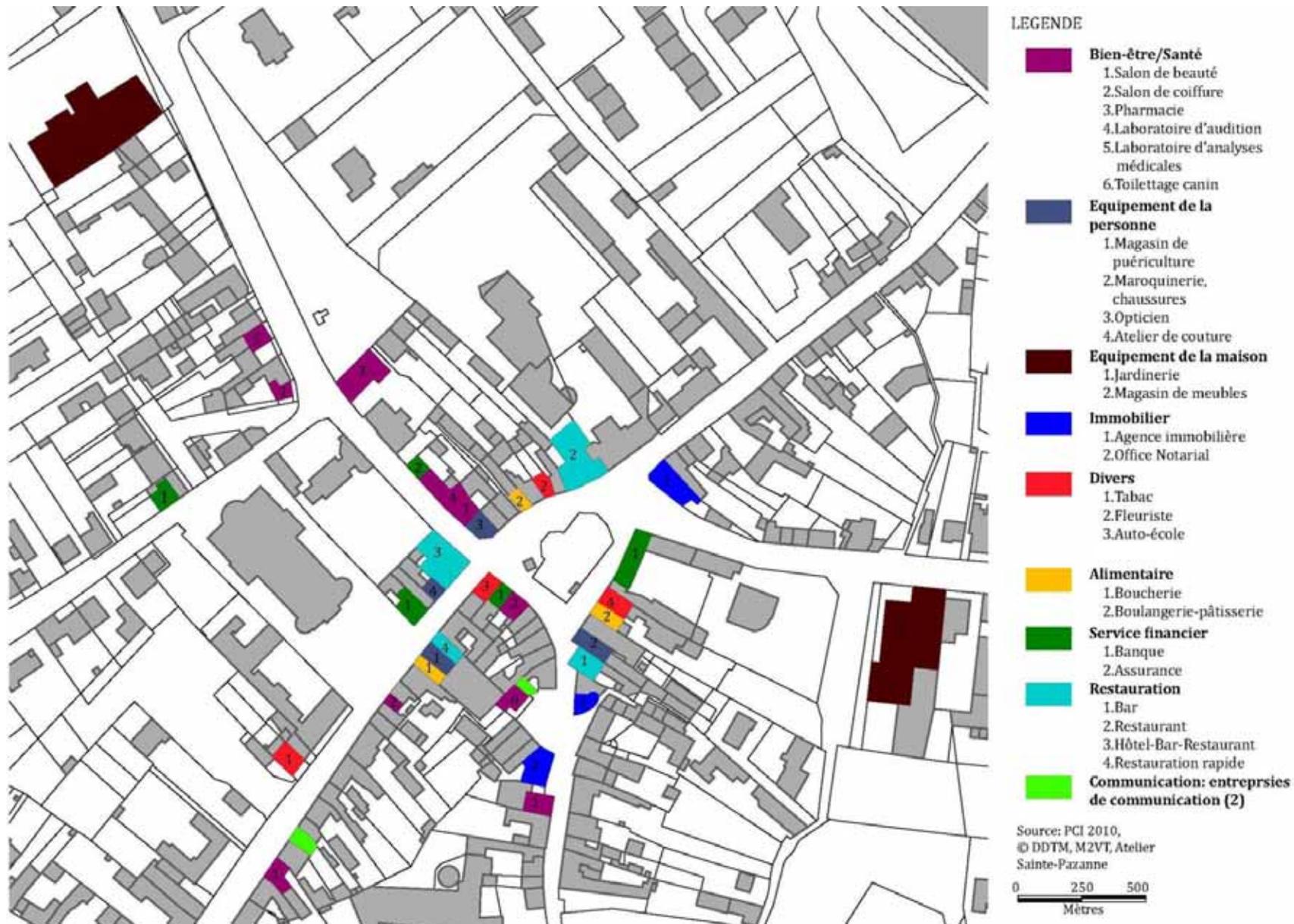
Néanmoins, la mairie affiche un certain volontarisme quant au maintien de l'activité commerciale en centre-bourg. Elle a par exemple fait l'acquisition d'un local commercial en face de l'église, permettant l'implantation de trois commerces : boucherie, restauration rapide, puériculture. De plus, il existe des aides financières mises en place dans le cadre de l'opération de restructuration de l'artisanat et du commerce (ORAC), et une charte d'orientation commerciale qui traduit la volonté des élus, de renforcer l'appareil commercial en particulier dans les bourgs

qui doivent affirmer leur centralité.

Pour conclure, tout projet d'aménagement futur devra proposer une offre commerciale de proximité complémentaire à celle existante pour ne pas engendrer de concurrence, assurant ainsi une mixité fonctionnelle du bourg. Mais également, il devra prendre en compte les évolutions des consommateurs afin de s'adapter sans cesse aux besoins des habitants, favorisant ainsi l'attractivité de la commune.

E. Une offre de commerces de proximité à conforter

Les commerces de proximité à compléter



F. Une offre de services à adapter à une croissance démographique forte

Maison de l'enfance Daniel Thébaudeau, 2011, M2VT Atelier Sainte-Pazanne



- L'offre de soins médicaux ne s'est pas adaptée à la croissance démographique forte :

En 2008, la communauté de communes Cœur Pays de Retz a été classée en "zone à risques" en matière d'offre de soin. A Sainte-Pazanne, la population a augmenté de 4,6% par an ces dix dernières années mais aucun nouveau médecin ne s'y est installé. Avec 3 médecins généralistes pour 4946 personnes, elle constate donc aujourd'hui un déficit de l'offre de soin.

Les pouvoirs publics se sont saisis de cette problématique à travers le lancement d'une concertation avec l'agence régionale de santé et la communauté de communes. Le conseil des sages de Sainte-Pazanne travaille également sur ce sujet.

Derrière le centre social, à l'ouest du centre-bourg, un lieu stratégique pourrait

potentiellement accueillir un centre médical pour attirer des professionnels de santé.

- L'accueil de la petite enfance, une offre en quantité suffisante mais qui n'offre pas le choix de la structure :

Sainte-Pazanne possède les plus importants services d'accueil de petite enfance et d'enfance de la communauté de communes. Cependant, face à la croissance forte de familles sur le territoire, les structures de garde collective seront bientôt insuffisantes (20 places en crèche actuellement à Sainte-Pazanne).

Les familles se tournent de plus en plus vers les assistantes maternelles (88 à Sainte-Pazanne). Globalement, aujourd'hui, l'offre concernant la petite enfance

correspond aux besoins des familles pazenaises.

Cependant, l'offre de places doit nécessairement s'adapter à la croissance urbaine. Ainsi, compte tenu des projets de construction de logements en cours sur la commune, de nombreuses familles devraient effectivement arriver sur Sainte-Pazanne où l'offre actuelle ne suffira plus. Il faudra donc envisager également de favoriser la profession d'assistante maternelle. De plus, Sainte-Pazanne doit également assurer un rôle d'accueil au sein de l'intercommunalité. Si toutes les communes sont dotées d'un accueil périscolaire, seuls Sainte-Pazanne et Port-Saint-Père possèdent un multi-accueil et un relais d'assistantes maternelles.

Leur capacité doit donc prendre en compte la croissance démographique et l'arrivée de nombreuses familles dans toute l'intercommunalité.

La communauté de communes possède dorénavant les compétences en matière de petite enfance, enfance et jeunesse, ce qui facilitera la gestion unifiée de ces problématiques, afin de mieux répondre aux besoins de la population.

PROJET URBAIN

- A. Scénarios
- B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire
- C. Le quartier gare, un territoire en projet
- D. Vers un quartier durable
- E. Le phasage du projet
- F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

PROJET URBAIN

1. Hypothèses démographiques
2. Hypothèses logements

A. Scénarios

B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire

C. Le quartier gare, un territoire en projet

D. Vers un quartier durable

E. Le phasage du projet

F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

A. Scénarios

1. Hypothèses démographiques

Les perspectives démographiques estimées à 2040 pour l'élaboration de scénarios d'aménagement du projet tiennent compte de deux points fixes :

L'hypothèse démographique 1 est l'hypothèse d'une croissance démographique forte, telle que le territoire l'a connue ces 10 dernières années. Les estimations démographiques ont été calculées par extrapolation, il s'agit de prolonger les tendances observées ces 10 dernières années en s'appuyant sur les chiffres du dernier recensement de 2008 entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2011. Pour la commune de Sainte-Pazanne, nous avons calculé un taux de croissance démographique de + 4,52%/an entre 1999 et 2008 ; il s'agit donc de poursuivre cette tendance. A titre indicatif, pour la communauté de communes, nous retiendrons le taux de croissance de + 3,2%/an enregistré sur la période 1999 et 2007.

L'hypothèse démographique 2 correspond à la volonté de la municipalité de maîtriser la croissance démographique de la commune.

En effet, si la population de Sainte-Pazanne continue à croître autant, elle devra adapter rapidement son offre en matière d'équipements et de services, ce qui semble difficile pour le moment.

En effet, de récents aménagements comme le collège ou le futur centre aquatique seraient rapidement saturés, ce qu'essaie d'éviter la commune.

Scénario 1: Croissance continue: +4,52%/an

	2008	2015	2020	2025	2030	2040
Sainte-Pazanne	5133	7000	8700	10900	13600	21100
CC Cœur Pays de Retz	16441	20600	24000	28800	34100	48300

Dans cette configuration, c'est en 2024 que la commune atteindra 10 000 habitants.

Scénario 2: Croissance maîtrisée (= croissance continue/2): +2,26%/an

	2008	2015	2020	2025	2030	2040
Sainte-Pazanne	5133	6000	6700	7500	8400	10500
CC Cœur Pays de Retz	16411	18500	20300	22100	24162	28900

Dans cette configuration, c'est en 2038 que la commune atteindra 10 000 habitants.

A. Scénarios

2. Hypothèses logement

Le développement de la commune conditionne notamment le nombre de logements à construire sur la commune. Pour répondre à cet accroissement de la population, il faut établir des hypothèses de besoin en logements. Pour les hypothèses, nous prendrons trois échéances qui correspondent à notre phasage du projet :

- Le court terme, 2020 qui correspond à notre 1^{ère} phase du projet sous 5 à 10 ans
- Le moyen terme, 2025 qui correspond à la réalisation de nos constructions sous 10 à 15 ans
- Le long terme, 2030, correspondant à une échéance à plus de 20 ans

Nous avons observé lors de notre diagnostic démographique que Sainte-Pazanne attire essentiellement des familles. En effet, les ménages pazenais sont composés en moyenne de 2,6 personnes par logement. Nous prendrons en compte cette donnée pour calculer les besoins en logements.

Logements cumulés à construire	2020	2025	2030
Scenario 1	1380	2200	3250
Scenario 2	610	910	1250

De plus, nous avons vu, lors de notre diagnostic, que Sainte-Pazanne a un taux de logement social de 6% environ. Ce taux étant assez bas, dans les hypothèses de croissance, nous prendrons un objectif de 20% de logements sociaux.

Sainte-Pazanne	Scenario 1: croissance forte	Scenario 2: croissance maîtrisée
Nb de logement à construire/an sur la période 2008-2020 (échéance du SCOT)	115 dont 25 logements sociaux	50 dont 10 logements sociaux
Nb de logement à construire/an sur la période 2008-2030	150 dont 30 logements sociaux	60 dont logements sociaux

Le SCOT entend maîtriser la croissance démographique sur le territoire du Pays de Retz au regard des équilibres sociaux, économiques et environnementaux du Pays de Retz. Il retient ainsi un taux annuel de croissance + 2,7% à l'horizon 2020.

A. Scénarios

2. Hypothèses logement

Les logements locatifs sociaux ne représentent que 3,4% sur le territoire du SCOT ; le PADD préconise le doublement d'ici 2020. Il préconise aussi environ 12% de logements locatifs sociaux dans la construction neuve dans chacune des intercommunalités.

Enfin, il préconise des fourchettes de logements à construire pour chaque communauté de communes de son territoire.

Nous retiendrons le scénario d'une croissance maîtrisée pour répondre aux objectifs du SCOT et aux projets politiques de la commune dans une perspective d'équilibre du territoire.

En effet, Sainte-Pazanne connaît déjà, à l'heure actuelle, des manques en termes de service à la population, comme les médecins par exemple. Avec une croissance non maîtrisée, ces manques vont devenir de vraies lacunes pour la commune et son intercommunalité.

De plus, le PADD du PLU prévoit une croissance de 2,3%/an jusqu'en 2015. Nous avons ainsi choisi une hypothèse de croissance maîtrisée.

CC Pays de Retz	Fourchette basse	Fourchette haute
Nb de logements à construire/an d'ici 2020	151 dont 18 sociaux	205 dont 24 sociaux

PROJET URBAIN

1. Navettes
2. Franchissements
3. Liaisons douces
4. Application du projet sur les sites d'étude

A. Scénarios

B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire

C. Le quartier gare, un territoire en projet

D. Vers un quartier durable

E. Le phasage du projet

F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

1. La mise en place de navettes pour permettre le rabattement vers la gare

Il est ressorti des questionnaires recueillis auprès des usagers de la gare de Sainte-Pazanne que celle-ci a un rayonnement supracommunal. Aujourd'hui, ces usagers ne disposent pas de moyens alternatifs à leur voiture personnelle. En effet, aucune ligne de transport en commun ne rabat ces usagers vers la gare de Sainte-Pazanne puisqu'il n'existe pas de ligne de desserte entre les communes. 75% des usagers interrogés qui n'habitent pas dans la commune (et 44% des Pazenais) s'y rendent quotidiennement en voiture. Nous avons ainsi fait émerger dans notre diagnostic l'importance de l'intermodalité pour permettre un développement cohérent du territoire.

La réflexion a été menée sur la mise en place de navettes qui desserviraient la gare de Sainte-Pazanne et limiteraient le flux routier quotidien des usagers. La fréquence des navettes serait liée aux horaires de train essentiellement du matin et du soir. Nous avons retenu trois parcours d'une durée maximum d'une demi-heure. Ils ont été tracés en fonction des communes de

résidence des personnes utilisant la gare de Sainte-Pazanne et des trajets pendulaires des personnes venant travailler dans la commune. Ainsi les communes telles qu'Arthon-en-Retz, Saint-Mars-de-Coutais et Saint-Hilaire-de-Chaléons, d'où proviennent les flux pendulaires les plus importants, devraient nécessairement être desservies par cette nouvelle offre de transport en commun :

La **ligne 1** aurait pour point de départ Rouans puis se dirigerait vers Arthon-en-Retz (commune résidente de 3% des usagers de la gare) et Chéméré puis marquerait un arrêt à Pont Béranger (parc d'activités de Saint-Hilaire-de-Chaléons), qui est déjà desservi par la ligne régulière Lila Pornic-Nantes (n°3).

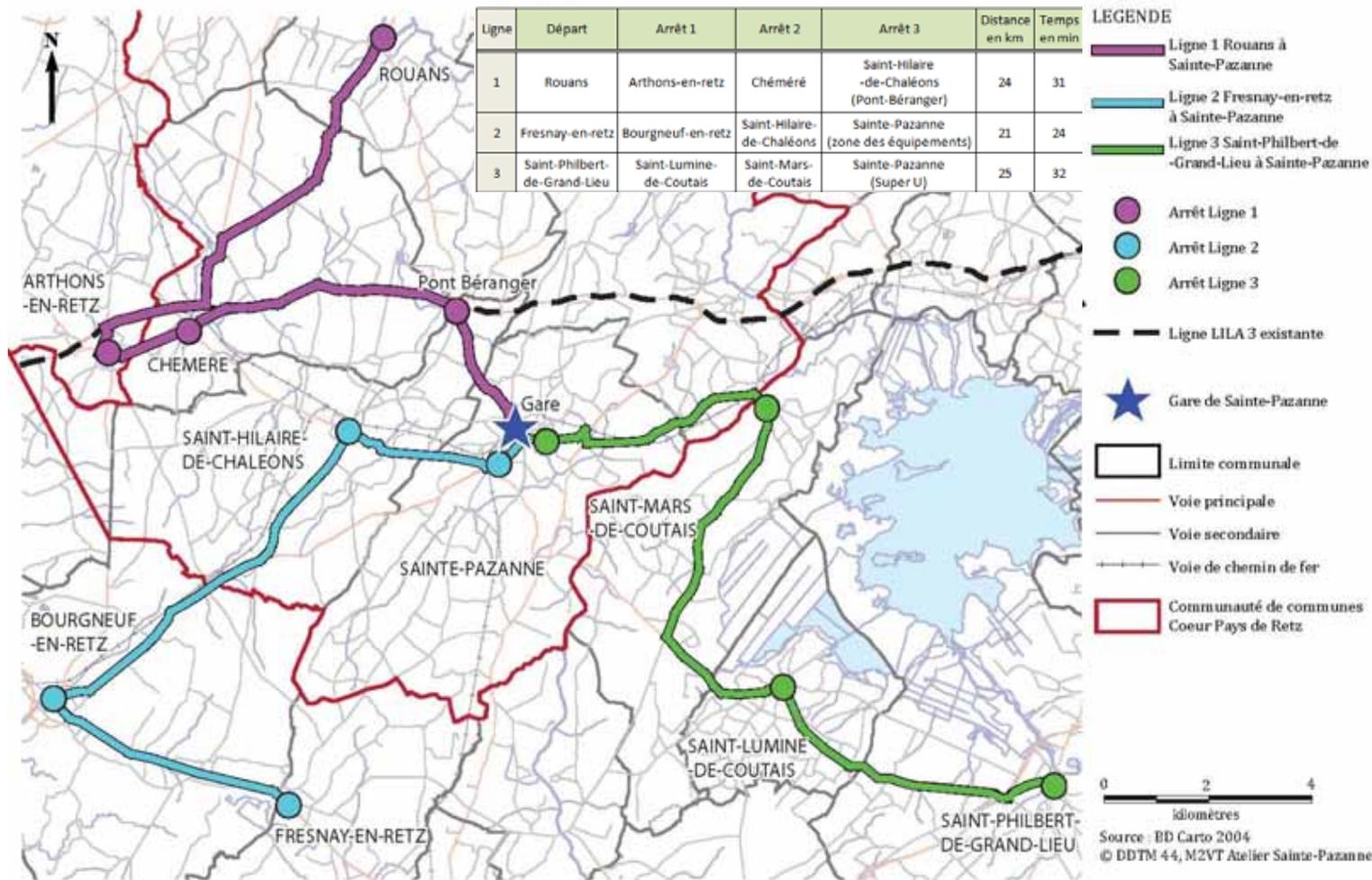
La **ligne 2** démarrerait à Fresnay-en-Retz (car 5% des usagers y habitent), passerait par Bourgneuf-en-Retz puis par le centre de Saint-Hilaire-de-Chaléons (provenance de 11% des usagers) et marquerait un arrêt au niveau de la zone d'équipements de Sainte-Pazanne.

La **ligne 3** aurait pour commune de départ Saint-Philbert-de-Grand-Lieu puis Saint-Lumine-de-Coutais et Saint-Mars-de-Coutais, cette navette ferait ensuite un arrêt au niveau du parking du Super U. En effet, un grand nombre de Pazenais habitant ce quartier se rendent à la gare en voiture, il est donc important de leur proposer une alternative.

Ces différents trajets permettraient de rabattre un maximum de personnes vers la gare par transport en commun, et augmenterait ainsi l'attractivité et le rayonnement de la gare à l'échelle supracommunale. De plus, pour les actifs (non-Pazenais) qui travaillent à Sainte-Pazanne, ces navettes permettraient d'instaurer un ramassage quotidien. Cette multiplication de l'offre de transport permettrait aussi de répondre aux besoins des personnes qui ne disposent pas de véhicule personnel. Ces navettes amélioreraient donc la desserte de la commune en transport en commun, et réduiraient l'utilisation de l'automobile et le stationnement sur le secteur gare.

1. La mise en place de navettes pour permettre le rabattement vers la gare

Lignes de navettes envisagées



Les tracés proposés rallongeraient les temps de trajet des usagers, en moyenne de 5 minutes ; les habitants les plus affectés seraient ceux des communes de départ. Nous pouvons ainsi penser que la mise en place d'une telle offre de transport

en commun permettrait un report modal significatif. Afin d'optimiser les véhicules et d'amoindrir le coût de mise en fonctionnement, il est proposé que dans un premier temps, ces véhicules soient aussi utilisés pour le transport à la demande.

En fonction de la réussite de ce moyen de transport, sa fréquence pourrait être augmentée, notamment le mercredi et le samedi, permettant à un plus grand nombre de personnes de se rendre aux activités de loisir présentes et futures sur la commune (tel que le centre aquatique qui constituera un équipement majeur pour le territoire intercommunal).

La mise en place d'un tel dispositif à Sainte-Pazanne permettrait de favoriser l'intermodalité en gare et de proposer une offre alternative à la voiture.

Nombre d'usagers potentiels des navettes

	Nombre de personnes interrogées lors du questionnaire venant à la gare en voiture (et à pied pour les Pazenais)	Nombre d'actifs venant travailler à Sainte-Pazanne en voiture (source : INSEE 2007)	TOTAL de personnes susceptibles de prendre quotidiennement les navettes pour venir à Sainte-Pazanne
Ligne 1			
Chéméré	1(/2)	32(100%)	87
Rouans	1(/1)	24(86%)	
Pont Béranger	1(/1)	/	
Arthon-en-Retz	2(/3)	26(86%)	
Total	5	82	
Ligne 2			
Saint-Hilaire-de-Chaléons	10(/12)	64(94%)	147
Bourgneuf	1(/2)	43(100%)	
Fresnay-en-Retz	5(/5)	18(100%)	
Zone équipement de Sainte-Pazanne	6	/	
Total	22	125	
Ligne 3			
Saint-Mars-de-Coutais	2(/2)	43(85%)	97
Saint-Lumine-de-Coutais	/	19(100%)	
Saint-Philbert-de-Grandlieu	/	27(100%)	
Zone Super U Sainte-Pazanne	6	/	
Total	8	89	

1. La mise en place de navettes pour permettre le rabattement vers la gare

Il faut prendre en compte le fait que les personnes susceptibles de prendre les navettes pour les loisirs tels que le cinéma, la médiathèque ou pour rejoindre la zone des équipements de la commune ne sont pas comptabilisées dans ce tableau.

De plus, le nombre correspond bien au nombre de personnes susceptibles de prendre les navettes quotidiennement. Néanmoins, il faut avoir conscience que ce nombre ne sera jamais atteint au même moment dans une navette. Les chiffres ne tiennent notamment pas compte de l'adresse exacte des usagers possibles par rapport aux arrêts (s'ils habitent trop loin, il est probable qu'ils ne les prennent pas).

Sachant que nous avons vu lors du diagnostic qu'il y a 160 personnes abonnées qui prennent le train à Sainte-Pazanne, une étude plus approfondie pourrait être menée afin de prévoir une estimation plus précise.

Aussi, nous pouvons prendre en comparaison la fréquentation de la ligne 3 des bus LILA du département passant à Pont-Béranger. Il y a en moyenne 28 allers-retours par jour.

Etant donné qu'il y a eu sur l'année dernière 119 683 validations, cela revient à dire qu'il y a 327 validations par jour soit 164 usagers par jour ou encore 12 personnes en moyenne par bus. En somme, ces résultats montrent que la mise en place de navettes paraît opportune puisque le nombre d'utilisateurs de la ligne 3 LILA est faible et que cette ligne concerne un trajet plus important que ceux qui seraient proposés dans le cadre des navettes.

2. L'amélioration des passages à niveau pour favoriser les franchissements de la voie ferrée

Nous avons choisi de proposer une amélioration des passages à niveau dans le but de favoriser le franchissement au nord de la commune. En effet, nous avons observé que l'urbanisation de la commune s'était faite essentiellement au sud, car la voie ferrée a longtemps constitué un frein à l'extension de la zone agglomérée sur sa partie nord. Ainsi, le 1^{er} objectif de l'amélioration des franchissements est d'étendre les possibilités d'urbanisation de la commune et de favoriser la perméabilité entre les quartiers au nord et au sud de la voie.

Le 2^{ème} objectif est de sécuriser les passages à niveau qui accueillent vélos, piétons, voitures, tracteurs et camions pour qu'il y ait partage de la voirie.

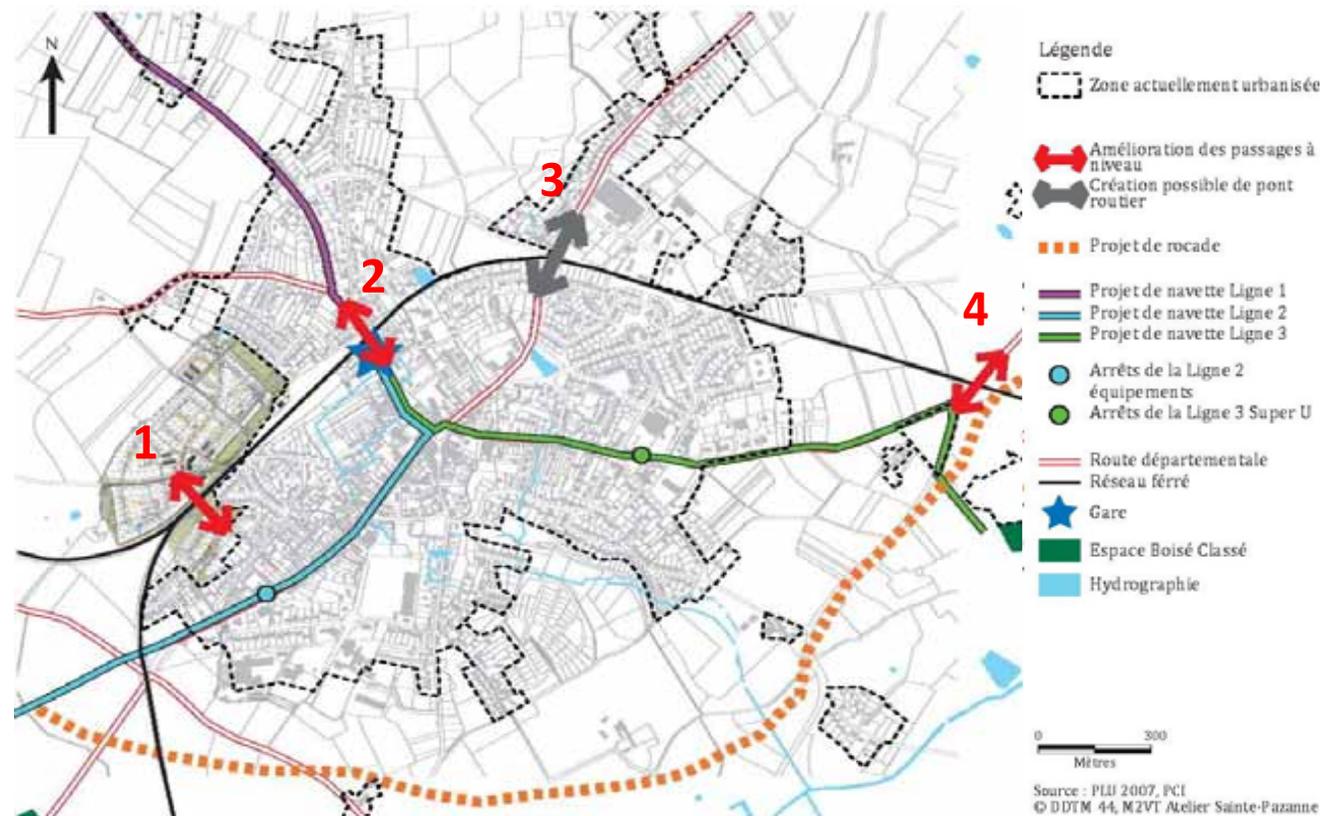
Nous n'envisageons pas de création de passages à niveau puisque la politique de RFF s'oriente plutôt vers leur suppression progressive.

Nous avons tout d'abord envisagé **un pont routier** de la frange de la ZAC du Malessard à la rue de Loquais. Il pourrait faciliter la desserte des zones d'habitat du nord

de la commune et ainsi désengorger le passage à niveau de la gare dont le flux passant est important. Cependant, la création d'un tel ouvrage, par sa hauteur, créerait des nuisances sonores et des vues sur jardins. De plus, l'infrastructure encouragerait la circulation automobile

alors que nous voulons limiter l'usage de la voiture. C'est pour ces raisons que nous avons choisi de ne pas retenir cette solution pour notre projet.

Franchissements de la voie ferrée



2. L'amélioration des passages à niveau pour favoriser les franchissements de la voie ferrée

Amélioration des franchissements au niveau de la gare sur l'avenue du général de Gaulle (2), de la voie interquartiers de la ZAC du Malessard (1), et de la ZAC multisites (3) :

A court terme, nous avons pris parti de sécuriser ces passages à niveau, en cherchant essentiellement à modifier le comportement des usagers, en réduisant la vitesse d'approche par exemple. Il faudrait aussi améliorer la visibilité et permettre un partage de la voirie pour les différents modes de transport (vélos, piétons) grâce à des aménagements de type îlots séparateurs.

De plus, pour ces trois passages à niveau, la liaison avec le nord de la commune serait améliorée, facilitant les projets d'urbanisation prévus, comme par exemple la ZAC du Malessard pour le franchissement 1.

Cependant, l'amélioration du passage à niveau de la ZAC du Malessard conforterait la voie interquartiers prévue dans le projet de ZAC, qui ne doit pas servir de voie de contournement.

Passage à niveau après la ZAC multisites (3), à long terme : L'objectif serait ici de créer un ouvrage tel qu'un pont routier qui permettrait de désengorger le trafic routier de la gare et de faciliter l'urbanisation au nord de la voie de chemin de fer.

Passage à niveau dit « préoccupant » à l'extérieur du bourg (4) : Le passage à niveau n° 53 de Sainte-Pazanne est classé parmi les passages à niveau préoccupants. Il est situé au croisement de la ligne ferroviaire Nantes / Sainte-Pazanne et de la route départementale D758, à l'approche d'un virage très prononcé. Des études sont menées concernant l'avenir du PN n°53 entre Réseau ferré de France, le département et la commune.

A long terme, un pont ou un passage souterrain pourrait être envisagé.



Passage à niveau de la voie interquartiers,
M2VT 2011



Passage à niveau de la gare M2VT 2011

3. La création de liaisons douces pour développer un maillage cohérent

Rappelons que Sainte-Pazanne est une commune périurbaine qui offre peu d'alternative à la voiture personnelle avec notamment sa faible présence de liaisons douces aménagées et sécurisées. Pourtant, nous avons vu que 9% des Pazenais viennent travailler à pied et que 51 % des actifs prenant le train, viennent à la gare à pied.

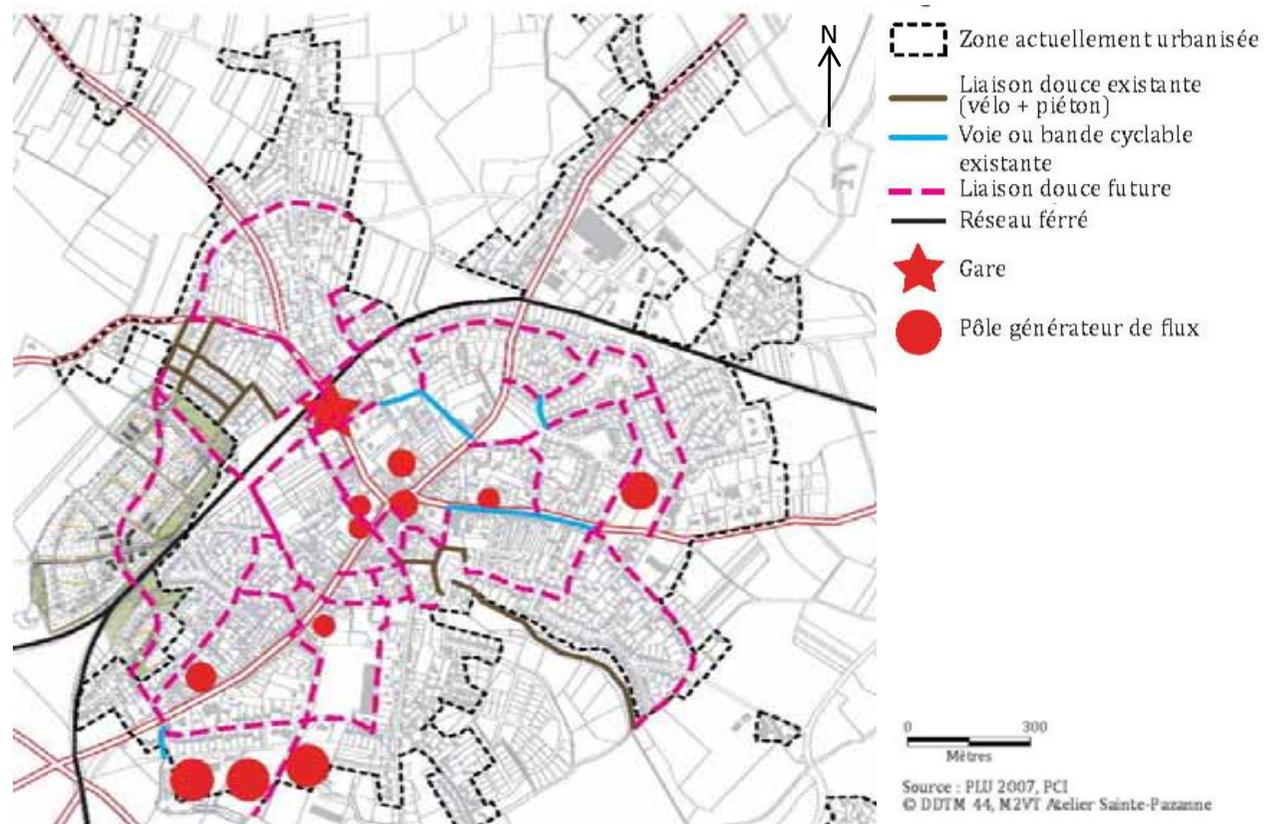
Dans l'idée de faire un quartier durable, agréable à vivre et assurant une qualité de vie, l'usage de la voiture serait limité pour redonner la place au piéton. En instaurant un maillage de liaisons douces efficace sur la commune, sans doute, les Pazenais réduiraient quotidiennement l'utilisation de leur véhicule personnel. Cet objectif est en adéquation avec les objectifs du PADD du PLU qui souhaite « *Préserver et poursuivre l'aménagement de cheminements piétonniers* ».

De plus, l'un des objectifs d'un nouveau maillage serait de retrouver une proximité avec le nord de la voie ferrée qui, rappelons le, constitue une barrière physique d'urbanisation de la commune.

Le réseau de liaisons douces a aussi été pensé en fonction des pôles générateurs de flux et attirant du public, comme par exemple la place de Retz ou le quartier des équipements. Les équipements destinés au public, les établissements scolaires et

les activités commerciales seraient donc desservis par des cheminements doux sécurisés. Ainsi, la population pourrait laisser leur véhicule au profit de la marche à pied ou du vélo pour les déplacements relativement courts.

Carte du réseau de liaisons douces proposé



3. La création de liaisons douces pour développer un maillage cohérent

Au sein des lotissements, où les constructions sont essentiellement des pavillons, la matérialisation de voies cyclables n'a pas été particulièrement envisagée. Le caractère calme et aéré des voiries dans ces quartiers semble suffisant pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Enfin, les liaisons douces ont été envisagées en priorité, en parallèle des axes très fréquentés par les voitures. Ainsi, des itinéraires alternatifs ont été préférés, afin d'assurer la tranquillité en plus de la sécurité des piétons et cyclistes.

Afin de poursuivre ces objectifs, nous avons engagé une réflexion sur les possibilités d'aménagement de liaisons douces entre les différents quartiers et surtout celles aux abords de la gare.

Espaces publics piétonniers et liaisons douces



3. La création de liaisons douces pour développer un maillage cohérent

Une des liaisons piétonnes qui a été envisagée est celle entre le nord et le sud de la voie ferrée par **une passerelle végétalisée qui franchirait la voie ferroviaire** au niveau des parcelles supportant actuellement la scierie.

Cette liaison, également équipée d'un accès PMR avec un ascenseur, agrémentée de végétal, permettrait aux habitants de franchir plus aisément la voie ferrée mais aussi de se promener agréablement le long d'une trame verte continue de part et d'autre de la passerelle.

Un passage sous-terrain au niveau de la gare a aussi été proposé pour permettre aux usagers d'accéder aux différents quais en toute sécurité. Il serait équipé de rampes d'accès pour les PMR. De plus, cet accès permettrait de créer une « entrée nord » à la gare. Ainsi, les habitants des quartiers situés au nord de la voie de chemin de fer pourraient accéder directement aux quais sans avoir besoin de rejoindre l'entrée principale de la gare au sud. Ce dispositif aurait également pour objectif d'unifier ces quartiers avec le centre-bourg historique et la gare.

Cette proposition induirait l'installation d'une borne de retrait de billets, d'un composteur et d'un abri vélos avant le passage souterrain. Ce passage serait fermé la nuit pour éviter le vandalisme.

Cette solution est envisagée en phase 3, afin de ne pas être doublée par l'arrivée



La Baule, M2VT Atelier Sainte-Pazanne, 2011

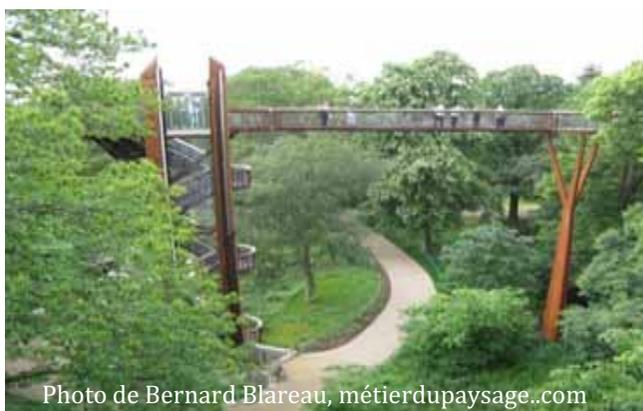


Photo de Bernard Blareau, métierdupaysage.com

d'un tram-train. En effet, dans l'hypothèse où, à très long terme, ce type de transport serait installé sur la ligne ferroviaire desservant Sainte-Pazanne, il n'y aurait plus d'utilité à faire un sous-terrain, les rails du tram-train étant facilement traversable.

L'un des manques, en gare de Sainte-Pazanne, est aussi, une **percée visuelle en direction du centre-bourg**. En effet, les gens qui arrivent en gare de Sainte-Pazanne par le train, sans connaître la commune, ont des difficultés pour repérer le centre-bourg. Il n'y a pas de cheminements doux permettant d'y accéder. Nous proposons donc de créer un cheminement depuis la gare vers l'église, symbole du centre-bourg historique. Cet aménagement verrait le jour à court terme.

Enfin, pour favoriser la desserte et la **relation avec les nouveaux quartiers à l'est** de la gare, les liaisons piétonnes seraient repensées.

La proximité avec le site d'EDF serait donc plus évidente car à l'heure actuelle, le site ne paraît pas être proche de la gare.

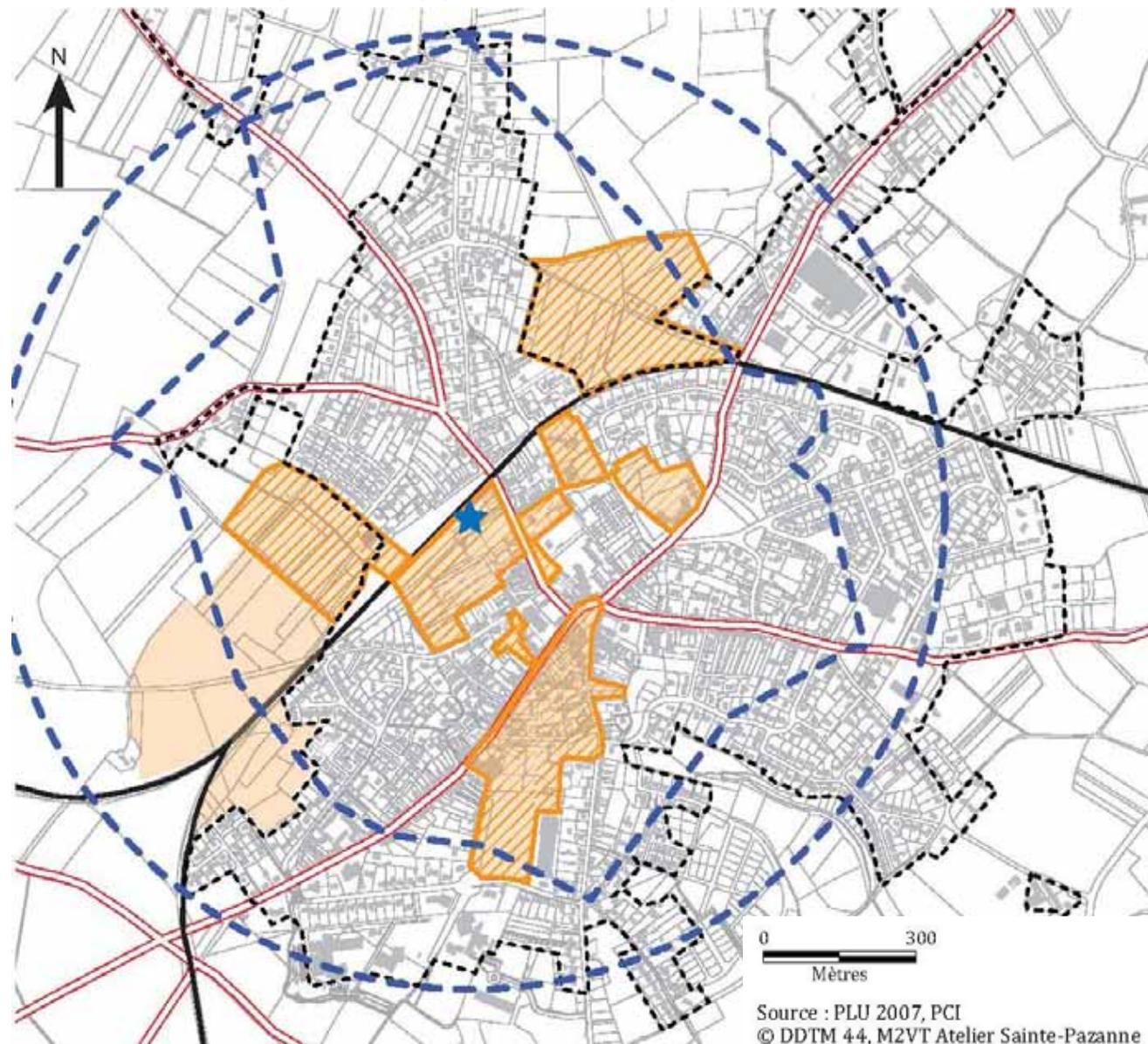
4. Une application cohérente du projet à l'échelle de la commune

Les orientations définies suite au diagnostic constituent les bases de notre projet. Celles-ci ont été envisagées à l'échelle de la commune sur plusieurs sites :

- Zone au nord-est de la commune
- ZAC du Malessard
- Parking de la mairie et de l'église
- Bâtiments désaffectés d'EDF et alentours
- Rue du Tenu, place de Retz, place de l'abbé Portier
- ZAC multisites du centre-bourg

- ▭ Zone actuellement urbanisée
- ▭ Zone d'urbanisation préconisée
- ▭ Périmètre ZAC du Malessard
- ★ Gare
- Route départementale
- Réseau ferré
- - - 15 minutes à pied de la gare par la voirie
- 15 minutes à pied de la gare à vol d'oiseau (env 1000 mètres)

Sites étudiés pour l'application du projet



Source : PLU 2007, PCI
© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Site étudié : zone du nord-est de la commune

En observant des plans et des photos aériennes de Sainte-Pazanne, nous avons identifié la voie ferrée comme un obstacle à l'urbanisation au nord de la commune. Il existe donc un déséquilibre entre le nord et le sud. L'urbanisation s'étendant largement au sud, les distances entre le centre-bourg et les quartiers récents s'allongent, favorisant l'usage de la voiture pour effectuer des trajets internes à la commune. Afin de favoriser l'usage des modes doux, il semble nécessaire de développer une urbanisation concentrique équilibrée dont les parties les plus éloignées seraient situées à 15mn à pied du centre, soit environ 1km. Cependant, l'objectif est aujourd'hui de densifier les territoires en évitant l'étalement urbain. C'est pour cette raison qu'il nous paraît essentiel de limiter l'urbanisation de la commune à 1km de rayon du centre-bourg et de suggérer une densification du tissu existant. Au nord-est du bourg, l'urbanisation s'est développée le long des routes du Pellerin et de Pornic. Entre ces deux zones urbanisées, une zone triangulaire de terres agricoles est vierge d'urbanisation. Dans le PLU de la commune, elle est inscrite en zone 2AUa, il est donc

prévu qu'elle soit urbanisée à long terme par la commune. Initialement, la ZAC du Malessard avait été envisagée sur ce site. Cependant, l'accroissement de population aurait accentué le problème de franchissement de la voie ferrée.



Légende

-  Zone actuellement urbanisée
-  Zones à urbaniser prévues dans notre projet

-  Route départementale
-  Réseau ferré



Source : PLU 2007, PCI
© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

La ZAC a donc été aménagée à son emplacement actuel. En facilitant le franchissement de la voie ferrée, l'urbanisation y serait d'avantage possible. A long terme, un pont routier pourrait remplacer le passage à niveau situé sur la route du Pellerin, facilitant ainsi le transit entre le nord et le sud.

Depuis le train venant de Nantes, la différence de paysage entre les deux côtés de la voie ferrée est flagrante ; côté sud, des pavillons sont construits et font face à des champs qui sont au nord. Il serait donc intéressant de traiter cette entrée de ville avec un front bâti bas qui ferait face à un bâti pavillonnaire. Se confronteraient donc à cet endroit le cœur historique de Sainte-Pazanne et les nouvelles constructions.

Ainsi, il serait intéressant de proposer le développement de l'urbanisation dans cette dent creuse, tout en limitant l'étalement urbain à une limite de 1km par rapport au centre-bourg. La concentration des zones urbanisées permettrait effectivement de rendre plus efficaces les infrastructures de circulation douce.

Site étudié : ZAC du Malessard

Le projet de la ZAC du Malessard porté par la ville de Sainte-Pazanne propose 294 logements sur environ 20 ha, principalement des maisons individuelles de type pavillonnaire. Le projet correspond aux caractéristiques de l'urbanisation récente de la commune, c'est-à-dire des zones d'habitat pavillonnaire qui ont contribué à l'étalement urbain. Le projet entend proposer une alternative à ce type de développement. C'est pourquoi, malgré l'avancement de la ZAC du Malessard, l'équipe a souhaité envisager différemment l'offre proposée, au moins pour une partie de la ZAC.

Dans un premier temps, il s'agirait de repenser l'offre de logements en proposant des formes d'habitat intermédiaire. Afin d'établir un projet viable, il faut prendre en compte la demande en logement, venant essentiellement des familles issues de l'agglomération nantaise. Ainsi, l'habitat intermédiaire permettrait de proposer une densité supérieure tout en respectant la demande des personnes venant vivre à Sainte-Pazanne. Ce type d'habitat, traité de façon originale, intégrerait toutes

les caractéristiques des constructions HQE. Il serait aussi intéressant de repenser l'offre d'habitat individuel proposée par la commune en privilégiant plutôt des formes d'habitat moins consommatrices d'espace. Les pays d'Europe du Nord ont développé des solutions intéressantes en matière de logement individuel dense dont nous pouvons nous inspirer.



Le quartier du Malessard se poserait comme une continuité de la qualité paysagère du quartier de gare, lié à celui-ci par la ballade urbaine et la passerelle végétalisée. La densification nécessaire pour limiter l'étalement urbain serait compensée par la qualité des espaces verts. En effet, une trame verte, qui paraît incohérente dans un espace rural, prend tout son sens en complément d'une densification durable.



- Zone actuellement urbanisée
- Zone d'urbanisation préconisée
- Route départementale
- Réseau ferré
- Gare

0 300
Mètres

Source : PLU 2007, PCI
© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Site étudié : parking de la mairie et de l'église

Un projet de réaménagement et de sécurisation du centre-bourg est actuellement entrepris par la collectivité. Cette étude a pour objectif de « *mettre en valeur le patrimoine, de sécuriser les déplacements et d'adoucir l'espace public* » (source : présentation du 28 octobre 2010 sur le réaménagement et la sécurisation du centre bourg), en améliorant d'une part, les voies de circulations et d'autre part, en réaménageant le parvis de l'église. Cependant, aucun traitement n'est prévu au niveau du parking situé à l'arrière de la mairie et de ses accès.



- Voie de circulation
- Sens de circulation
- Accès au parking de la mairie
- Parking de la mairie
- Parvis de l'église

Source : Orthophoto 2009
© DDTM 44, MZVT Atelier Sainte-Pazanne, 2011



Site étudié : parking de la mairie et de l'église

Le projet serait donc à moyen terme de traiter les deux accès à ce parking afin de favoriser le développement de liaisons douces et d'effectuer un remodelage paysager du parc de stationnement.

Le parking situé à l'arrière de la mairie est l'un des principaux parkings du centre-bourg de Sainte-Pazanne. Sa position centrale justifierait un traitement paysager plus qualitatif. En effet, l'aménagement des stationnements semble être assez peu travaillé puisqu'il n'existe aucun trottoir, ni traitement végétal. Le projet prévoirait donc un remodelage paysager et une délimitation nette entre les espaces de stationnements, de circulations et de liaisons douces. Une requalification de cet espace central serait donc intégrée au projet d'aménagement et cela passerait également par une modification de son fonctionnement.

Ce parking possède aujourd'hui deux accès : l'un depuis la rue du Verdelet et l'autre depuis la rue de l'Hôtel de ville. Leur amélioration permettrait de mieux mettre

en valeur le bâtiment de la mairie côté parking. Il serait aussi intéressant de fermer l'accès au parking depuis la rue du Verdelet et de mieux traiter cette zone, éventuellement en espace vert. En lien avec cet aménagement, il faudrait retravailler l'entrée depuis la rue de l'Hôtel de ville, notamment en réduisant sa largeur pour améliorer le stationnement.

Ce parking compte en effet une soixantaine de places de stationnement et s'étend sur près de 3000m². Il possède donc une emprise foncière considérable en plein centre-bourg. Le projet prévoirait donc une rationalisation du foncier par la réduction de l'emprise viaire et de l'espacement des stationnements (surtout ceux situés à proximité de la rue de l'Hôtel de ville).

Ces mutations permettraient à long terme d'engager un processus de densification sur un espace central de la commune. En effet, l'emprise foncière actuelle n'étant pas bien utilisée, retravailler le parking permettrait de réduire sa taille sans supprimer de places.

Cela permettrait alors de libérer des espaces en cœur de ville. L'idée serait donc d'implanter des petites maisons de villes en fond de parcelle et d'engager un processus de densification, du côté nord-ouest du parking actuel.

Pour mettre en valeur de façon cohérente la mairie et le parvis de l'église, le projet prévoirait également de créer une ouverture ou une percée visuelle sur le jardin attenant au presbytère. Cette modification passerait par un abaissement des murs séparateurs actuels ou par la mise en place de grille permettant de relier visuellement le parvis de l'église à la place de Retz. Cette action permettrait d'intégrer cet espace végétal dans le paysage du centre-bourg.

Les différentes actions qui seraient entreprises dans le projet permettraient de mettre en valeur considérablement le cœur de la commune.

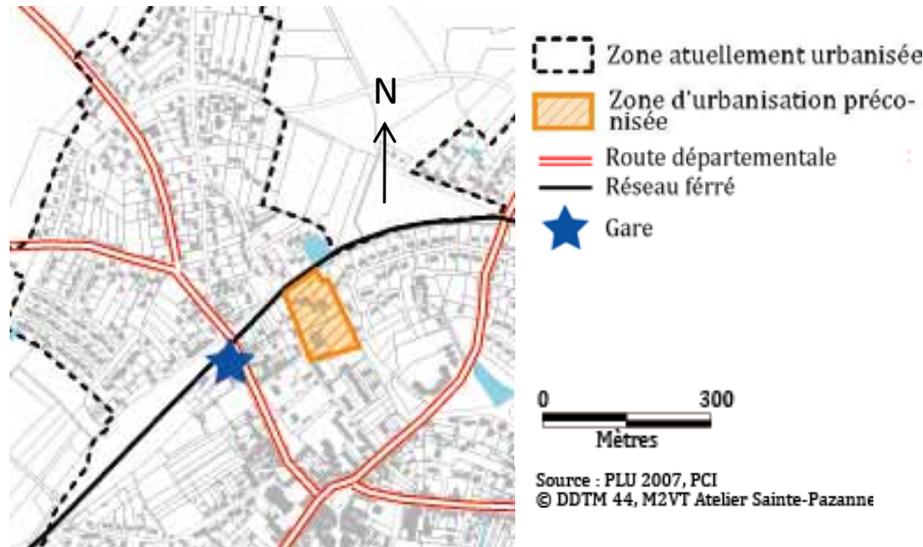
Site étudié : bâtiments désaffectés d'EDF et alentours

A 300 m de la gare, un bâtiment désaffecté d'EDF et des locaux d'associations occupent un site important, à proximité du centre-bourg. En effet, le départ d'EDF a libéré une emprise foncière importante, laissant la possibilité de densifier cette zone stratégique.

L'idée serait d'y créer un pôle médico-social, en s'appuyant sur l'installation d'une maison médicale dans un premier temps.

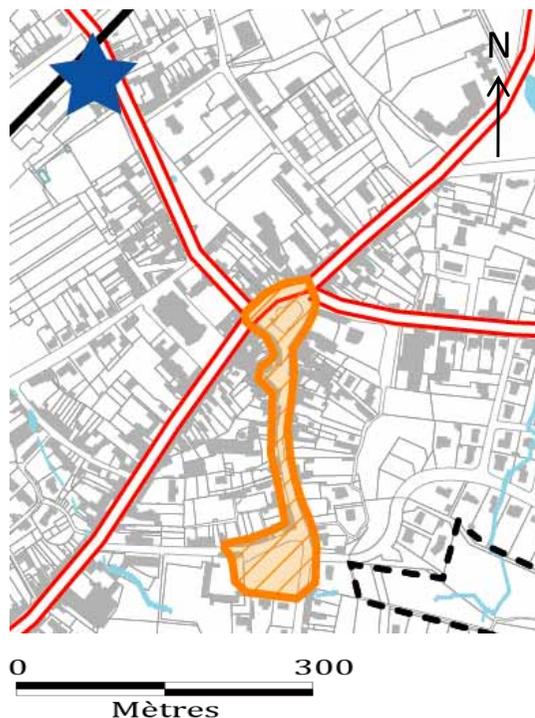
Par la suite, le centre social pourrait y être transféré afin de compléter ce pôle. De plus, cet espace étant proche de la gare, il nous paraîtrait intéressant d'y implanter un autre pôle d'activités tertiaires.

Deux cellules de bureaux de hauteur R+2 voire R+3 seraient donc installées. Enfin, des logements viendraient compléter l'offre, dont les rez-de-chaussée seraient occupés par les associations qui sont actuellement sur le site. La construction de logements denses pourrait être envisagée compte tenu de la typologie du bâti alentour et notamment la ZAC multisites.



Site étudié : place de Retz, rue du Tenu, place de l'abbé Portier

Aujourd'hui, l'espace public à Sainte-Pazanne est assez peu mis en valeur. Pourtant, la commune bénéficie de placettes et de rues commerçantes intéressantes, mais l'omniprésence de la voiture et la difficulté du piéton à circuler n'en font pas des espaces publics agréables. Or, un des objectifs est d'améliorer le cadre de vie des habitants, notamment en



Source : PLU 2007, PCI
© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne



Place de Retz, M2VT Atelier Sainte-Pazanne, 2010



-  Zone actuellement urbanisée
-  Zone d'urbanisation préconisée
-  Route départementale
-  Réseau ferré
-  Gare

organisant la mise en cohérence de la qualité des espaces publics de la commune. La place de Retz, par exemple, située au cœur du centre-bourg, est équipée de commerces de proximité et de places de stationnement. Elle est aussi très passante, autant en termes de piétons que d'automobilistes.

Cependant, son aménagement n'en fait pas un élément remarquable et structurant. L'idée serait à long terme d'envisager le réaménagement de la place afin de la rendre semi-piétonne, notamment en supprimant les places de stationnement. Le fort trafic routier devrait donc être en partie dévié sur un autre axe afin de permettre cet aménagement sans congestionner le centre-bourg. Il serait aussi intéressant de coupler cet aménagement avec un traitement paysager pour intégrer la voie dans l'ensemble piéton, à la manière de la place royale à Nantes. Seuls des potelets définissent le tracé de la voirie et elle n'est pas matérialisée au sol par un revêtement spécifique, donnant l'impression au piéton d'être dans une zone qui lui est réservée.

Site étudié : place de Retz, rue du Tenu, place de l'abbé Portier

La revalorisation de cette place ferait partie d'un ensemble regroupant aussi le traitement de la rue du Tenu, constituée en une rue piétonne commerçante. En effet, cette rue présente de nombreux locaux commerciaux vacants, notamment liés à la mauvaise organisation de la voirie. La rue est étroite, les trottoirs ne sont pas aux normes, ce qui engendre un sentiment d'insécurité chez le piéton, vis-à-vis de la circulation importante. Pourtant, un aménagement des trottoirs aurait été possible du fait de la circulation en sens unique. De plus, le stationnement sauvage empêche le piéton de déambuler sur l'espace public.

La revalorisation de cette rue pourrait être appuyée par la requalification de la place de la Hunaudais. Ce processus a déjà été initié par le rachat des anciennes halles par un particulier. Aujourd'hui en rénovation, elles participent en effet à cette valorisation.

De plus, la rue du Tenu est concernée par l'aménagement de la ZAC multisites. Les projets arrêtés concernent la construction de logements collectifs et de quelques commerces en rez-de-chaussée.



Ces nouveaux aménagements apporteront du dynamisme à ce secteur, rendant plus pertinente sa piétonisation.

L'ensemble place de Retz-rue du Tenu pourrait aussi être couplé avec un traitement de la place de l'Abbé portier, au sud du centre-bourg. En effet, cette place est aujourd'hui difficilement lisible, constituant un espace vert dans un carrefour passant. Il faudrait donc également la traiter, éventuellement de la même façon que la place de Retz, constituant ainsi un élément structurant du bourg. La rue du Tenu piétonnisée permettrait alors d'assurer la continuité paysagère entre ces deux espaces publics.

Ces aménagements seraient, à moyen et long terme, justifiés par l'urbanisation de la ZAC multisites et la densification du centre-bourg. En effet, ces projets conforteraient la nécessité d'aménager des espaces publics de qualité, et notamment des espaces piétonniers, pour assurer un cadre de vie agréable aux Pazenais, et pas seulement dans le quartier gare. La qualité des espaces publics assurerait alors la continuité du projet sur toute la commune.

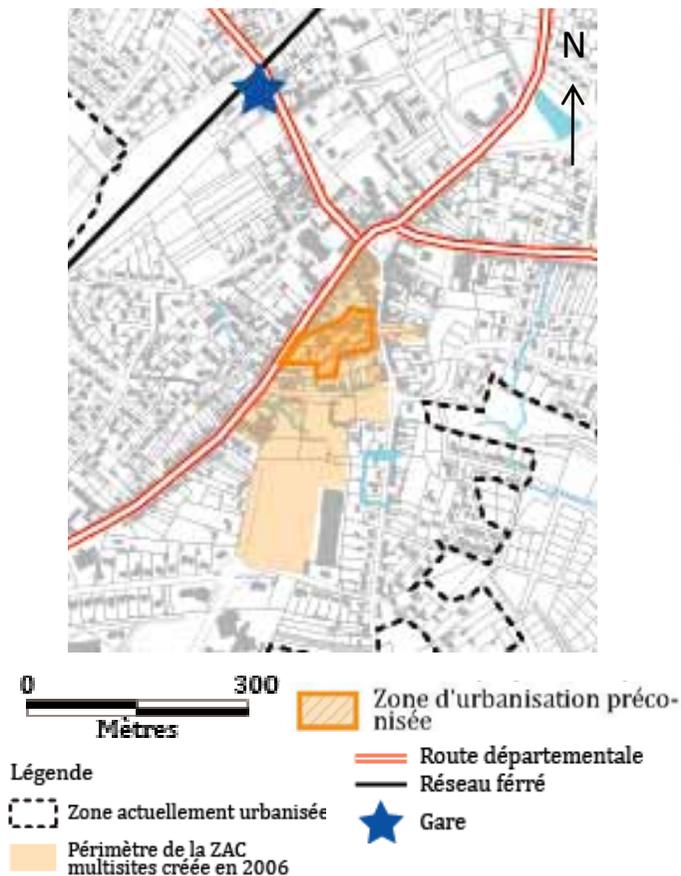
Site étudié : ZAC multisites du centre-bourg

La ZAC multisites, créée en 2006 et localisée en centre-bourg, s'étendait à l'origine sur un large îlot allant de la place de Retz au stade. Cette opération prévoyait la densification du tissu urbain existant par la construction de logements sur des parcelles laissées à l'abandon, et plus adaptés à la demande actuelle. Cependant, depuis 2008, la crise économique a sévi, et le projet est devenu moins ambitieux. Le périmètre d'intervention a donc été réduit, et malgré cela, il connaît encore quelques difficultés pour sortir de terre.

Aujourd'hui, seul un îlot isolé situé le long de la rue du Tenu est en cours de travaux : il prévoit la construction de 19 logements (T2 et T3) en R+2, ainsi qu'un local commercial en rez-de-chaussée ouvert sur la rue du Tenu.

Malgré la grande inertie de ce projet, il semble important à l'échelle du centre-bourg de procéder à une opération de renouvellement urbain tel que défini initialement dans les contours de la ZAC de 2006.

En effet, la situation de cet îlot est stratégique puisqu'il est situé en plein cœur



du centre-bourg et fait le lien avec le quartier des équipements. Sa refonte permettrait de constituer une continuité avec l'aménagement du centre-bourg et du quartier gare, en passant par la requalification de la rue du Tenu et de la place de Retz. Pour reprendre les grandes



Perspective du projet sur l'îlot en travaux Espacil, 2010

orientations du projet global, la revitalisation de ce quartier, alliant mixité sociale et fonctionnelle, devrait par sa forme urbaine, intégrer à l'existant des constructions nouvelles tenant compte des critères environnementaux (HQE, BBC, etc.). De plus, le périmètre de la ZAC multisites déterminé en 2006 incluait le stade au sud du centre-bourg. L'opportunité foncière du déplacement de ce stade permettrait également de densifier. Ce site assez stratégique, à proximité du centre-bourg, pourrait accueillir des logements, intégrant une mixité sociale indispensable à l'équilibre de la commune.

PROJET URBAIN

1. Solutions envisagées et retenues
2. Schémas de composition
3. Propositions d'aménagement

A. Scénarios

B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire

C. Le quartier gare, un territoire en projet

D. Vers un quartier durable

E. Le phasage du projet

F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

1. Solutions envisagées et retenues

Des espaces publics structurant le territoire

L'espace public est, par définition, un lieu ouvert à tous, fédérateur d'animation et de lien social.

Le futur quartier de gare devrait pouvoir accueillir un nombre important de nouveaux habitants en un temps relativement court. Il nous est alors apparu nécessaire de développer des espaces de convivialité où anciens et nouveaux Pazenais pourraient se rencontrer.

Toute la difficulté tient dans le fait de définir spatialement ces espaces, à la fois lieu de cohésion sociale et outil d'harmonisation de la structure urbaine.

Ces espaces pourraient être constitués de plusieurs séquences correspondant à des usages variés : repos, jeux, rencontres, oisiveté, point de rendez-vous, etc. On pourrait alors y distinguer différentes ambiances.

Après avoir défini le rôle et le caractère du lieu, nous avons mené une réflexion sur leur forme, leur emprise et leur emplacement. Nous avons alors envisagé plusieurs hypothèses :

Etude des espaces publics piétonniers potentiels



Des espaces publics structurant le territoire

La proposition 1 suggère une ballade urbaine dans un espace paysager de qualité organisée depuis le site de la scierie vers le bassin d'orage entre la ZAC du Malessard et le lotissement du Moulin-Baudrin. La traversée de la voie ferrée serait permise par une passerelle végétalisée, comme un trait d'union entre les deux espaces verts.

L'objectif serait de permettre au promeneur de traverser la voie ferrée sans avoir l'impression de quitter cette trame paysagère. Il s'agirait alors d'un espace de liaison entre le nord et le sud. Cet espace de liaison nord-sud pourrait recevoir une connexion transversale qui longerait les propriétés bordant la rue du Verdelet où prendraient place des jardins collectifs et des jeux d'enfant. Ce lieu, représenté sur le plan, formerait une continuité paysagère de la ballade urbaine.

Cette solution a l'avantage de répondre à la problématique du franchissement de la voie ferrée, tout en créant un lien physique entre le centre-bourg, le quartier de la gare et les quartiers d'habitation actuels et futurs du nord de la voie ferrée.

Cependant, cette solution est difficilement

compatible avec un franchissement aérien automobile de la voie qui casserait tout l'esprit de la promenade végétalisée. De plus, la taille réduite et la position de l'espace situé en fond de parcelle ne serait pas suffisant pour structurer le quartier de la gare.

La proposition 2 consiste à créer un espace central végétalisé sur le site de la scierie sur lequel pourraient s'implanter des équipements recevant du public, des jeux et de l'habitat. L'idée serait de pouvoir circuler dans des ruelles piétonnes végétalisées.

Cette solution a l'avantage de proposer un espace public constitué de plusieurs petits espaces révélant des ambiances différentes. Cependant, la relation avec l'existant serait peu évidente. Cet espace resserré devrait être complémentaire d'un autre espace plus ouvert au public pour limiter la sensation de « l'entre-soi » que pourrait créer ce type de tissu urbain.

La proposition 3 suggère de prolonger l'espace vert du centre social jusqu'à la

parcelle de la scierie. Ce prolongement ne serait pas nécessairement traité comme un parc, mais comme un espace public linéaire constitué de plusieurs séquences définies par les activités ou les bâtiments qui y seraient implantés. Il pourrait par exemple recevoir des équipements à destination du public tels qu'une crèche. Parfois planté, parfois équipé de jeux, parfois entièrement minéral, cet espace devrait être un lieu pour tous et accessible à tous.

Cette solution a l'avantage d'être en lien direct avec l'existant car elle prend appui sur la structure du parc du centre social. Elle permettrait également de créer une centralité et un repère à l'échelle de la commune.

L'emprise de cet espace amputerait partiellement la place du 18 juin, obligeant à réinterroger la forme de celle-ci et à réfléchir à l'articulation de ces deux espaces.

Cependant, cette solution laisserait un vide important entre la gare et ce nouvel espace public, formant un tissu lâche et disproportionné par rapport à la gare et au quartier lui-même.

Des espaces publics structurant le territoire

D'autant plus qu'en implantant du bâti entre la gare et cet espace, la visibilité de la gare serait réduite voir nulle depuis l'avenue du général de Gaulle. De plus, son positionnement le long de parcelles existantes nécessiterait un traitement de façade le long des maisons et de leur jardin.

La proposition 4 soumet la possibilité de créer un espace public à la limite ouest de la propriété de la scierie, le long du cours d'eau existant. Traité sous forme de parc paysager, il pourrait également recevoir un équipement de type crèche et des jardins familiaux. Le cours d'eau actuellement canalisé en sous-terrain pourrait être débusé pour être visible en surface afin de créer un espace de promenade agréable.

Cette solution a l'avantage de requalifier un élément naturel propre au site, et d'offrir un espace vert de taille importante au cœur du centre-bourg. Cependant, cet espace ne permet pas de structurer le quartier et de créer le lien entre les tissus urbains anciens et nouveaux, du fait de son positionnement en limite de site.

La proposition 5 est un espace en lien avec la liaison piétonne reliant l'église à la gare. Cet espace pourrait également accueillir une crèche et des jardins familiaux.

L'avantage de cette solution est justement qu'elle met en lien un bâtiment à usage public avec la liaison piétonne. Cependant, sa position en retrait, limiterait sa visibilité depuis le quartier gare et le centre-bourg et par conséquent, son attrait pour le public.

Il ne permet pas non plus la mise en valeur des nouvelles constructions autour d'un élément fédérateur. Cet espace pourrait être un espace public secondaire à l'échelle du quartier et non un espace structurant pour la commune. A l'issue de ces réflexions, nous avons pu établir une synthèse des différentes propositions.

SOLUTIONS RETENUES

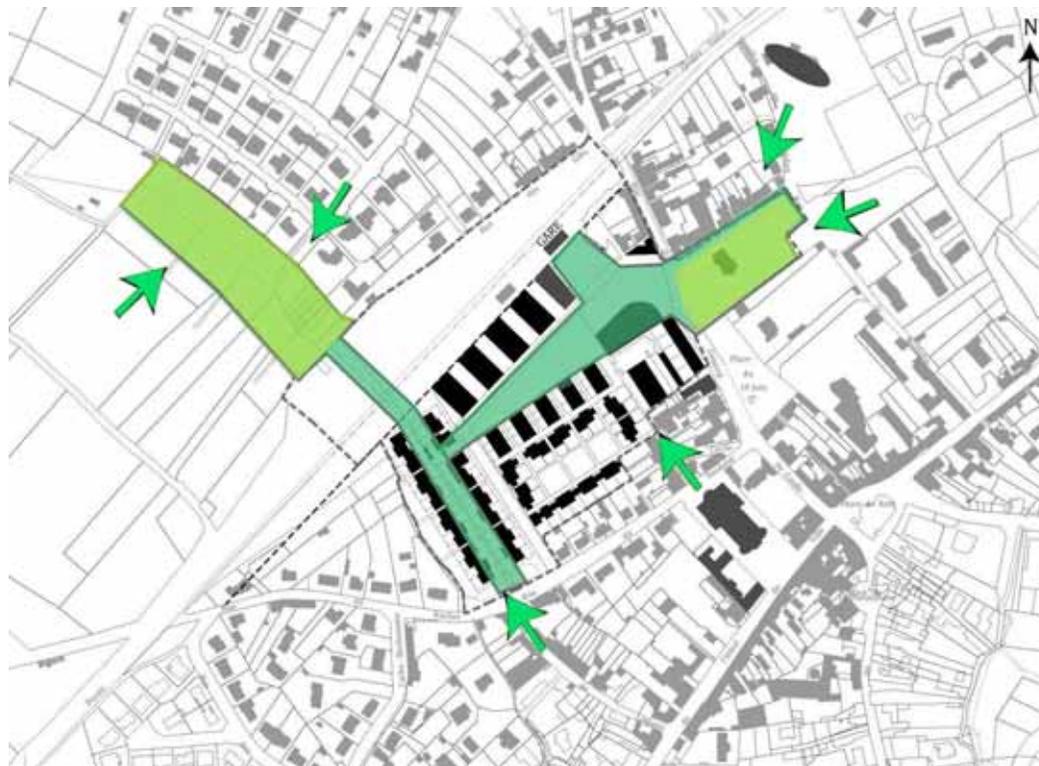
Les espaces publics proposés prendraient donc ancrage sur le tissu urbain existant et se prolongeraient vers les zones d'urbanisation future au nord. Cette composition permettrait de faire la liaison entre les différents quartiers proches de la gare, et de constituer une colonne vertébrale pour le réseau de circulations

douces du centre-bourg et du secteur gare.

Deux axes majeurs d'aménagement ont donc été retenus qui viendraient en complément d'un parvis de gare. Le premier permettrait la mise en relation des quartiers nord avec la gare et le centre-bourg. Cet aménagement se traduirait par une promenade végétalisée révélant plusieurs ambiances.

Le second axe d'aménagement, reliant le site de la scierie au parc du centre social, permettrait de mettre en relation l'est du centre-bourg avec la trame paysagère. Il aurait pour caractéristique de regrouper les différents bâtiments à destination du public, ainsi que des aménagements urbains attractifs comme des jeux pour enfants et un parcours iconographique ayant pour thématique la gare et son activité depuis sa création. Cette grande esplanade piétonne serait majoritairement minérale avec quelques plantations ponctuelles. L'idée serait alors de créer un contraste avec la promenade paysagère et le parc du centre social qui seraient à l'inverse caractérisés par une végétation luxuriante.

Des espaces publics structurant le territoire



Les espaces publics structurants

Légende

-  Espaces publics structurants
-  Espaces publics existants
-  Renforcement de l'attractivité du quartier

0 100 m

Source : PLU 2007, PCI

© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Un parvis minéral aménagé devant la gare permettrait de valoriser le bâtiment en l'insérant comme élément central d'un espace structurant pour le quartier. Il serait également un lieu de déambulation agréable pour les personnes attendant l'arrivée du train.

Délimité à l'ouest par un ensemble bâti regroupant des commerces et des bureaux, il favoriserait également l'implantation des

terrasses et la visibilité des vitrines. A l'est du parvis, une gare routière permettrait de cadrer l'espace et de renforcer la position de centralité de la gare SNCF. La structure bâtie de la gare routière, comprenant l'arrêt des navettes, des toilettes publiques et une antenne de l'office du tourisme, ferait écho à l'architecture des commerces situés en face.

Sur sa partie sud, le parvis pourrait être

entièrement dégagé afin d'offrir un maximum de visibilité vers la gare depuis l'avenue du général de Gaulle.

En parallèle et dans un délai variant du moyen au long terme, il semble également nécessaire d'envisager la requalification et le réaménagement de certaines places ou rues existantes afin de rendre cohérent l'ensemble du projet urbain, notamment vis-à-vis des modes de circulation douce.

Des bâtiments à usage du public renforçant la dimension publique de l'esplanade

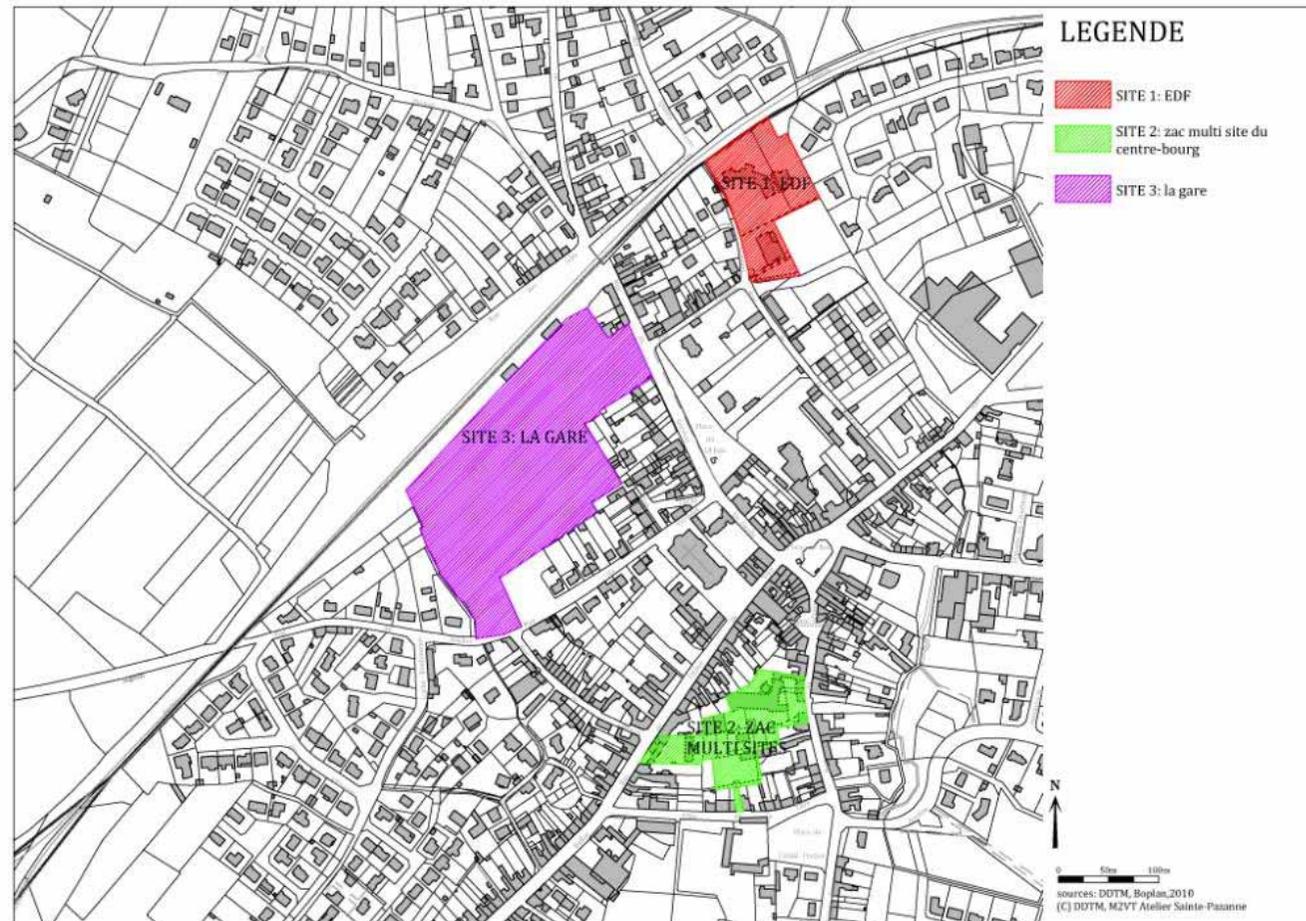
Pour faire face aux besoins d'une population croissante, il nous est apparu nécessaire de prévoir des équipements adaptés à la demande actuelle et future.

Sainte-Pazanne connaît actuellement un déficit de médecin et envisage dès à présent de créer un centre médical capable d'accueillir convenablement des professionnels de santé. Bien que la municipalité ait déjà envisagé d'implanter cet équipement dans les locaux désaffectés d'EDF, nous avons réfléchi aux autres possibilités d'implantation de ce service. Les équipements dédiés à la petite enfance répondent aux besoins actuels, mais avec l'arrivée de nouveaux habitants, cette demande devra trouver satisfaction à travers des structures complémentaires. C'est pourquoi une crèche a été programmée à moyen terme. D'autre part, un équipement culturel tel qu'un cinéma pourrait répondre à moyen terme aux besoins des Pazenais qui ne souhaiteraient pas aller jusqu'à Nantes voir un film, tout en confortant l'attractivité et le rôle de pôle d'équilibre de la commune sur le territoire intercommunal.

Nous avons donc envisagé trois sites d'implantation de ces équipements, afin de retenir le plus adapté au territoire.

Il s'agit du site d'EDF, de la ZAC mutisites et de la gare.

Réflexion sur l'emplacement des équipements à destination du public



Des bâtiments à usage du public renforçant la dimension publique de l'esplanade

Le premier site est celui du bâtiment désaffecté d'EDF, et de ses abords.

La maison médicale telle qu'envisagée par la commune pourrait effectivement s'implanter dans une partie de l'ancien bâtiment des bureaux d'EDF. Située au cœur d'un quartier d'habitations et à proximité du centre-bourg, elle pourrait constituer une polarité médico-sociale avec le centre social et la maison de retraite située à proximité. La crèche pourrait également y prendre place, car elle serait proche des quartiers d'habitations, récents et de la gare. Cependant, à long terme cet emplacement ne serait pas justifié pour la crèche qui accueillerait des enfants d'autres quartiers de Sainte-Pazanne. De plus, dans ce site, la crèche serait isolée des autres activités comme les commerces et la gare.

Le cinéma, quant à lui, pourrait également y être situé. Cependant, il serait alors éloigné de la gare et ne permettrait donc pas à la commune de bénéficier de l'image attractive que peut représenter un cinéma depuis la gare. De plus, il ne participerait pas à la dynamisation du quartier de la gare.

Enfin, son installation nécessiterait la création de stationnements à proximité, ce qui serait un investissement supplémentaire.

Le second site est celui de la ZAC multisites du centre-bourg.

La maison médicale pourrait être au rez-de-chaussée des bâtiments d'habitation. Située en plein cœur du centre bourg, elle bénéficierait d'une implantation de choix. Cependant, l'accessibilité automobile et le stationnement seraient difficiles à mettre en place. La crèche pourrait également être implantée en rez-de-chaussée des logements, mais serait plus éloignée des quartiers en expansion comme la ZAC du Malessard par exemple. Le cinéma, quant à lui, au-delà de la difficulté de stationnement, serait enserré dans un tissu urbain existant, qui ne serait peut-être pas le plus favorable à sa mise en valeur. D'autant plus qu'il ne bénéficierait pas non plus de la visibilité depuis le train.

Le dernier site envisagé est celui de la gare.

La maison médicale pourrait prendre place en rez-de-chaussée des logements. Mais cet équipement, bien que très utile, n'est pas véritablement générateur d'une dynamique de quartier. Il pourrait donc être intégré à ce nouveau quartier, mais ce choix ne relèverait pas d'une stratégie spécifique d'aménagement. La crèche pourrait également être construite en rez-de-chaussée des nouveaux logements. Située au cœur du quartier de la gare, elle pourrait accueillir les enfants nouvellement arrivés, et profiterait également aux usagers quotidiens du train qui pourraient déposer leurs enfants avant d'aller à la gare. Le cinéma, quant à lui, en s'implantant sur le site de la gare, jouerait pleinement la symbolique de dynamique urbaine de Sainte-Pazanne, car il serait visible et accessible depuis la gare. Par ailleurs, il serait fédérateur d'une dynamique nocturne du quartier, et rentabiliserait le stationnement réservé en journée au fonctionnement de la gare.

Des bâtiments à usage du public renforçant la dimension publique de l'esplanade

SOLUTIONS RETENUES

A l'issue de notre analyse, nous avons retenu une solution pour chacun des équipements. Nous préconisons le regroupement des bâtiments à destination du public autour de l'esplanade piétonne projetée, englobant dans une même logique, le centre social situé dans le parc contigu à cette esplanade. Cette composition aurait pour objectif de renforcer l'attractivité du quartier pour l'ensemble des Pazenais et des habitants des communes environnantes.

La création de nombreux logements dans le secteur devrait générer de nouveaux besoins en matière de structure d'accueil de la petite enfance sur le site. La construction de la crèche à cet endroit, par sa proximité avec la gare, pourrait également favoriser l'usage du train chez les jeunes parents, pouvant y déposer leurs enfants avant d'aller prendre le train.

Nous avons également considéré qu'un cinéma de trois salles pourrait prendre place face à la gare, permettant d'offrir à la

population intercommunale un espace de loisir et de culture. Situé sur l'esplanade, à la jonction entre le parc du siège social et la place du 18 juin, il bénéficierait d'une bonne visibilité et assurerait le lien physique entre le quartier gare et l'activité du centre-bourg. Ce nouvel équipement permettrait de générer de l'activité en soirée, compensant avec le calme habituel des quartiers de gare périurbaine en fin de journée. Le stationnement serait alors assuré par le parking de la gare, qui aurait un usage à la fois dans la journée et le soir.

En termes d'équipements médico-sociaux, le site à l'est de la rue du Vigneau semble être une opportunité intéressante. A court terme, un centre médicalisé pourrait effectivement occuper dans une aile de l'ancien bâtiment d'EDF.

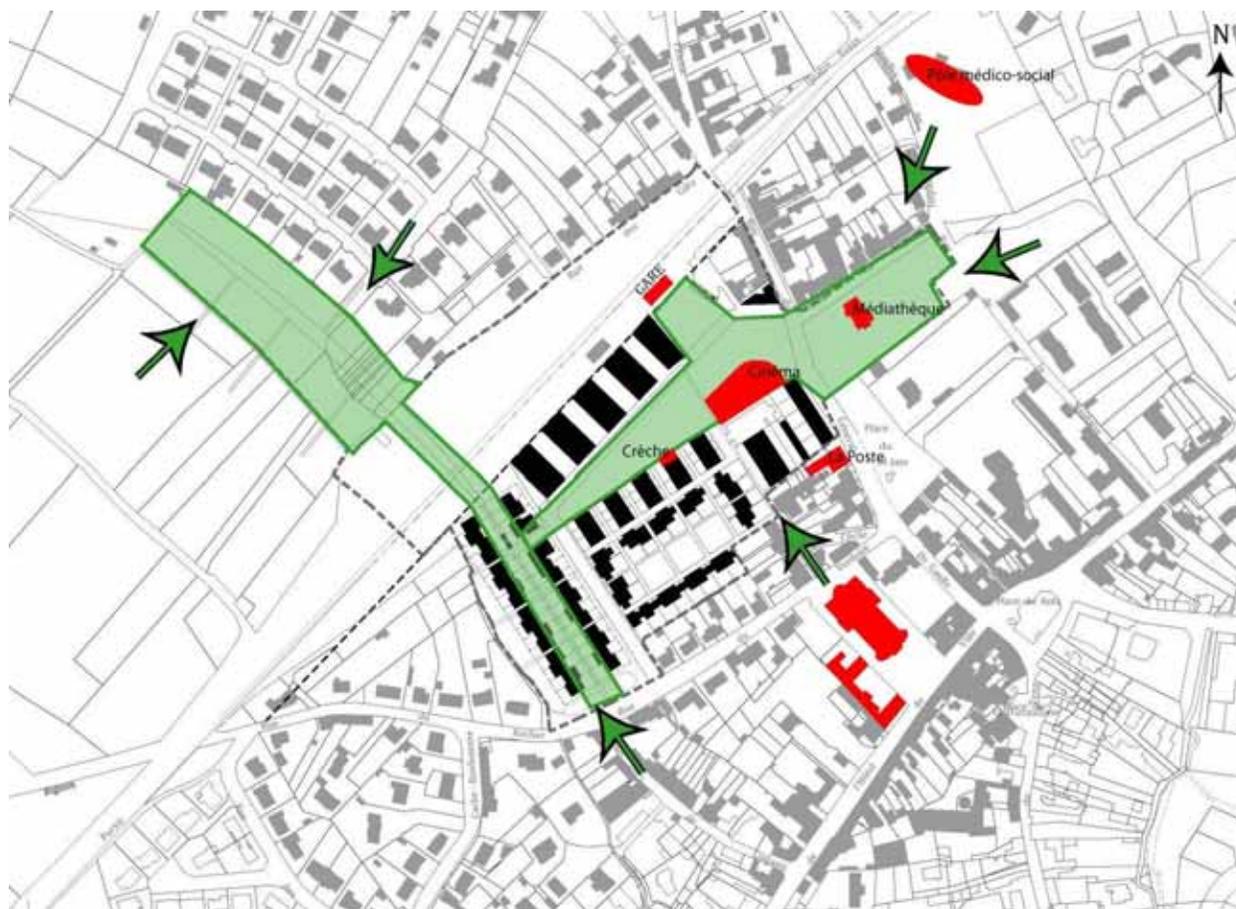
A plus long terme, la commune pourrait envisager le transfert du centre social dans ce même bâtiment, afin de former un pôle d'activités médico-sociales. Le bâtiment du centre social pourrait alors accueillir une structure publique comme une médiathèque. La médiathèque actuelle de la

commune manque de visibilité et pourrait donc être déplacée sur ce site. Cela générerait de l'activité dans un lieu de centralité. En effet, ce type d'équipement attire une population plus nombreuse et plus variée qu'un centre social, et donne l'impression d'une activité plus importante. Tous les bâtiments à usage du public envisagés seraient dotés de dispositif d'accueil des PMR.

La requalification du bâtiment en médiathèque donnerait alors de la visibilité au dynamisme culturel de la commune, par l'investissement d'un bâtiment remarquable du centre-bourg.

Des bâtiments à usage du public renforçant la dimension publique de l'esplanade

Les bâtiments à usage du public structurants



Légende

-  Espaces publics structurants
-  Bâtiments à usage du public
-  Renforcement de l'attractivité du quartier

0 100 m

Source : PLU 2007, PCI

© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Un projet ancré dans l'histoire du site

Compte tenu du fait que la parcelle de la scierie va être libérée entièrement, nous aurions pu faire table rase et recommencé un projet en totalité. Ce choix n' pas été retenu.

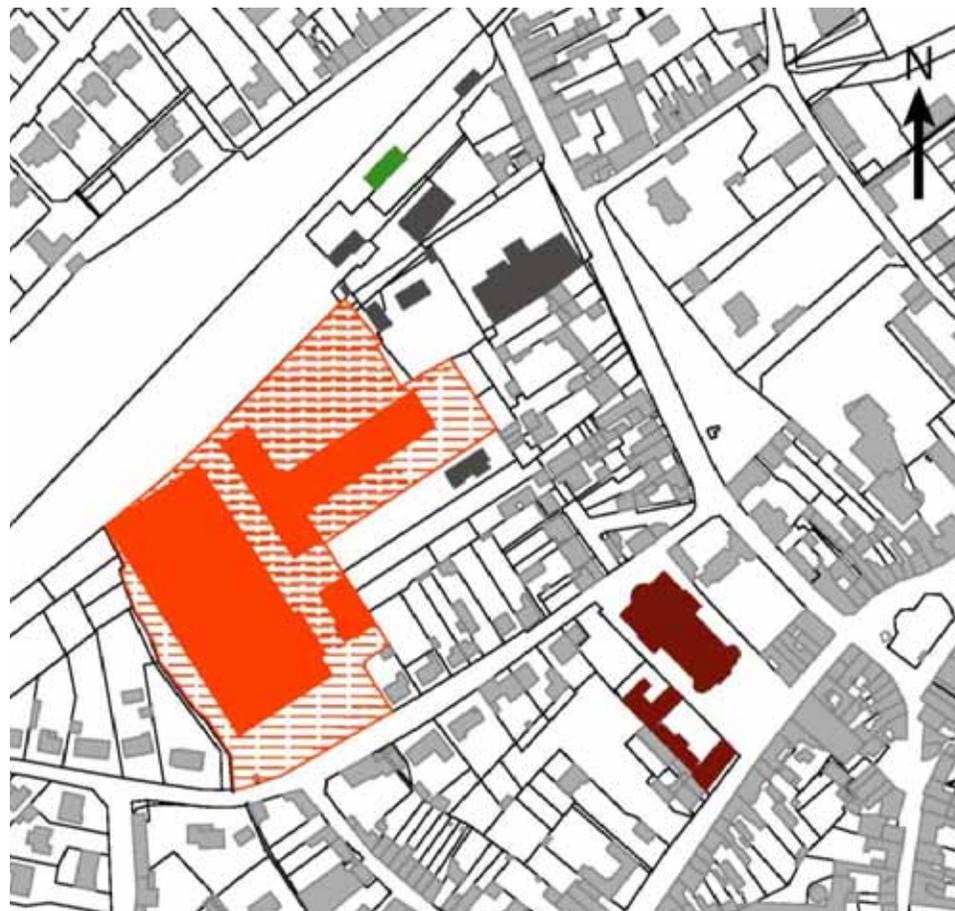
En effet, il s'agit de conserver les caractéristiques industrielles du site dans le projet de réaménagement des quartiers de la gare de Sainte-Pazanne.

Dans le cadre de ce réaménagement, la scierie doit être prise en compte. Ce bâtiment d'environ 10m de haut, à l'emprise au sol considérable (1 ha) et existant depuis les années 1960 est assez incontournable sur le périmètre d'étude.

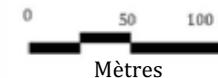
Dans un premier temps, l'objectif avait été d'intégrer la structure métallique de la scierie dans l'architecture du projet. Mais l'observation plus minutieuse du bâtiment a permis de se rendre compte de la vétusté de sa structure.

La proposition de l'équipe serait donc de reprendre l'architecture des caractéristiques de la scierie, autant à travers les formes du bâti et des toits, que des matériaux utilisés.

Parcelles supportant la scierie



(C) DDTM, M2VT Atelier Sainte-Pazanne



Un projet ancré dans l'histoire du site



Elle pourrait s'assembler avec une architecture contemporaine.

Il a semblé important d'intégrer ces formes spécifiques de bâti au projet. Pourtant, Sainte-Pazanne n'est pas une commune à l'identité industrielle marquée. Il ne s'agit pas de traiter un territoire tel que l'île de Nantes, qui s'est constitué grâce à un essor industriel important, marquant de manière irrémédiable son identité. Ici, il s'agit plutôt d'une commune périurbaine aux caractéristiques rurales encore prégnantes.

Cependant, dans une volonté de respect des principes du développement durable, il est apparu fondamental d'inscrire le projet dans le territoire, en insistant sur des éléments qui ont marqué le site. L'objectif est ici de valoriser la mémoire et l'identité du secteur gare. La scierie reste malgré tout un élément remarquable pour la commune depuis le centre-bourg et depuis la gare, constituant alors un repère visuel important à conserver. Il ne s'agit pas de créer de toute pièce un écoquartier qui ne serait pas en lien avec les caractéristiques du territoire, les bâtiments existants, et l'identité du lieu. Cela risquerait de constituer un bloc à part qui ne s'intégrerait pas dans le paysage urbain et dans la commune, aux yeux des habitants. En effet, face à l'ampleur d'un tel projet de réaménagement pour une commune encore à dominante rurale, le projet doit être en accord avec les ambitions de la commune et en adéquation avec les attentes des habitants. L'exemplarité d'un tel projet ne doit pas être considérée à l'échelle d'une métropole comme Nantes mais effectivement d'une commune périurbaine.



Un projet ancré dans l'histoire du site

Ces objectifs s'inscrivent dans une démarche globale de valorisation de l'histoire de Sainte-Pazanne. C'est pourquoi il serait intéressant de développer, en parallèle, une mise en valeur de la desserte ferroviaire à Sainte-Pazanne. Il s'agirait par exemple d'établir une balade historique agrémentée de panneaux d'information, d'images d'archive et de jeux pour enfants sur le thème du train au cœur de la trame verte.

En effet, cette desserte existe depuis longtemps et a servi le développement économique et urbain de Sainte-Pazanne. Elle a, jusqu'à récemment, attiré de nombreux visiteurs autour de locomotives, de sa potence et d'un des derniers passages à niveau manuel de France. Elle se doit donc d'être intégrée dans la démarche de projet. Dans la logique d'un quartier durable, cette dimension historique, caractérisée par la scierie et la dimension ferroviaire doit donc être mise en valeur.



141R 1199 passant sous la potence de Sainte-Pazanne, 13 décembre 2009, Forum-Train



Passage à niveau manuel de Sainte-Pazanne, Mai 2010, Forum-Train

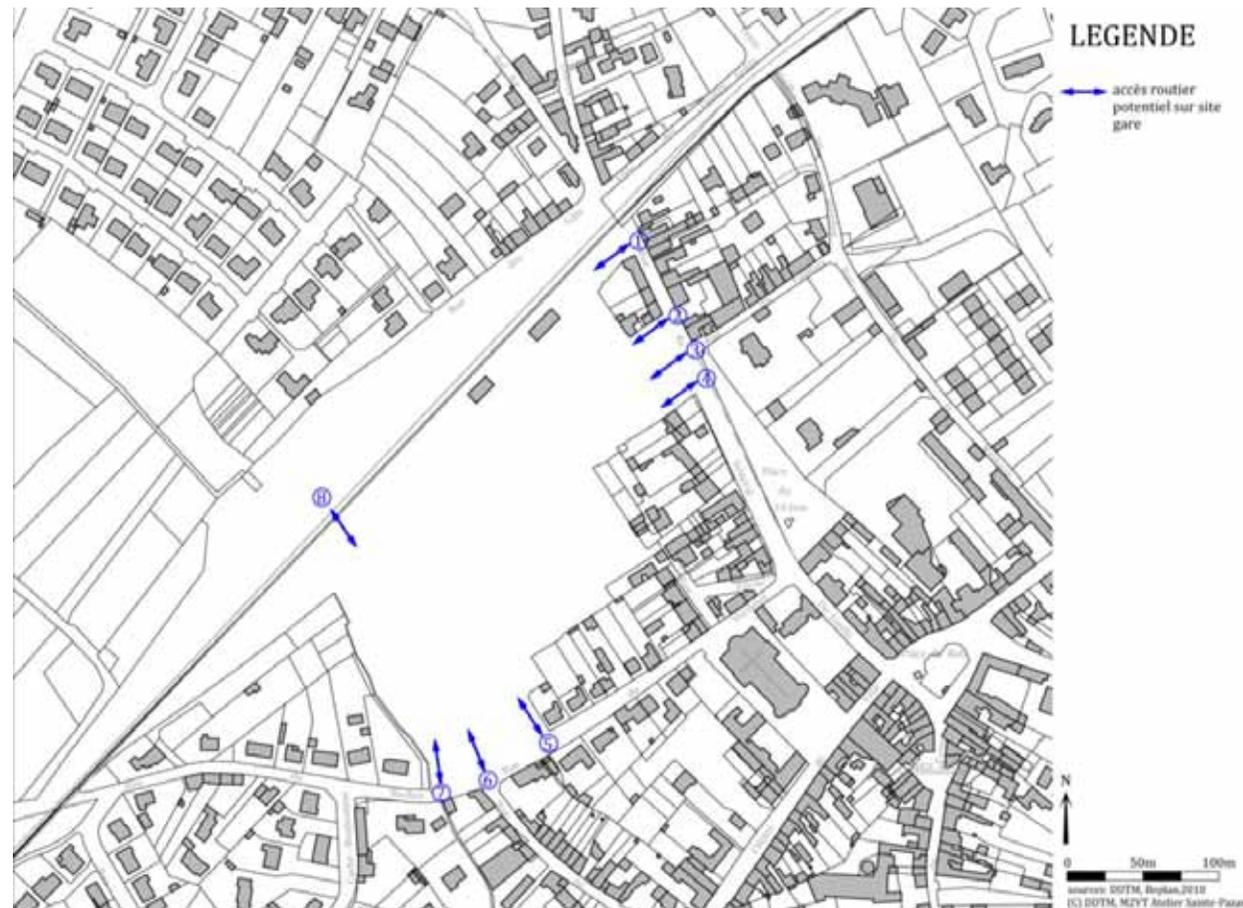
Un accès voitures et navettes conciliant intermodalité et piétonisation

Aujourd'hui, la gare est située dans une impasse et son accès est étroit et dangereux du fait de sa proximité au passage à niveau. Les flux doivent donc être favorisés et l'accès physique et visuel facilité. L'entrée et la sortie du quartier de la gare se feraient donc par deux accès.

Nous avons donc mené une réflexion sur les accès possibles en prenant en compte ces éléments.

L'accès 1 est l'entrée actuelle de la gare. Repris dans le projet, il aurait l'inconvénient d'être un peu étriqué puisque les véhicules devraient contourner l'îlot d'habitations sauvegardé dans le projet. En effet, contrairement à la situation d'aujourd'hui, les voitures ne continueraient pas tout droit, puisque nous prévoirions une entrée de gare et un parvis entièrement piéton. De plus, compte tenu de la proximité immédiate du passage à niveau ainsi que du manque de visibilité depuis le centre-bourg, cette entrée serait dangereuse. Le problème actuel de l'enclavement de la gare ne serait donc pas résolu. Cependant, cet accès permettrait une dépose minute à proximité des quais.

Accès voitures et navettes envisagés



L'accès 2 permettrait de constituer un front bâti continu sur l'avenue du général de Gaulle et un parvis de gare dont la taille serait cohérente par rapport à la hauteur du

bâti. Il permettrait aussi une percée depuis l'avenue, désenclavant visuellement la gare. Néanmoins, la route ne serait pas alignée avec la rue du Vigneau, ce qui contribuerait

Un accès voitures et navettes conciliant intermodalité et piétonisation

à créer un carrefour dangereux. De plus, le front bâti de l'îlot sauvegardé n'est pas architecturalement intéressant, un traitement paysager serait donc nécessaire. L'avenue du général de Gaulle étant assez étroite à cet endroit, elle ne permettrait pas la création d'une voie spécifique permettant de sécuriser l'accès des véhicules venant du centre-bourg.

L'accès 3, quant à lui, serait aligné avec la rue du Vigneau, permettant ainsi un carrefour sécurisé. L'espace libéré entre l'îlot existant et la voie pourrait constituer une entrée de quartier avec des bâtiments remarquables. Cependant, la route en accès 3 aurait pour conséquence d'étendre le parvis de gare qui semblerait disproportionné par rapport aux formes urbaines alentours et au bâtiment de la gare.

L'accès 4 présenterait les mêmes inconvénients que l'accès 2 en ce qui concerne l'alignement à la rue du Vigneau. De plus, il n'offrirait plus une taille de parvis optimale. Dans ce cas, la voie

longerait des fonds de parcelles peu intéressants architecturalement, obligeant un traitement paysager.

Il présenterait cependant l'avantage d'un front bâti continu sur l'avenue du général de Gaulle et d'un rééquilibrage des îlots.

Concernant les accès au sud de la parcelle, **l'accès 5** laisserait une grande largeur de terrain à aménager (environ 55m). Cependant, il ne serait pas aligné avec la rue du Loquais et la limite de propriété devrait nécessairement être traitée.

L'accès 6 serait, quant à lui, aligné avec la rue du Loquais. Il permettrait également d'urbaniser de chaque côté de cette nouvelle voie, créant une meilleure desserte des bâtiments et un front bâti équilibré sur la rue du Verdet. Cependant, la parcelle à aménager serait alors divisée en deux parties distinctes et la structure architecturale de la scierie ne pourrait donc pas être reprise.

L'accès 7, en limite de parcelle, donnerait la possibilité d'aménager une grande parcelle non divisée dans la longueur. Cette grande taille pourrait aussi être un inconvénient, notamment pour la desserte des bâtiments de cœur d'îlot. De plus, cet accès serait situé entre deux carrefours, ce qui le rendrait dangereux. Cet accès empêcherait également le débusage du Loquais, en limite de parcelle, privant le site d'un aménagement paysager de qualité.

L'accès 8 ne serait envisageable que dans la mesure où un pont aérien serait créé ; or, comme cela a été dit précédemment, cette possibilité a finalement été écartée.

Pour le projet, nous avons distingué l'accès voitures de l'accès navettes. En effet, nous avons pris le parti de créer un quartier essentiellement destiné aux modes de circulation douce. L'objectif serait donc de faire de cette route une voie de desserte secondaire et de ne pas charger le trafic avec le passage de navettes afin de garantir la sécurité et le bien-être des cyclistes et des piétons.

Un accès voitures et navettes conciliant intermodalité et piétonisation

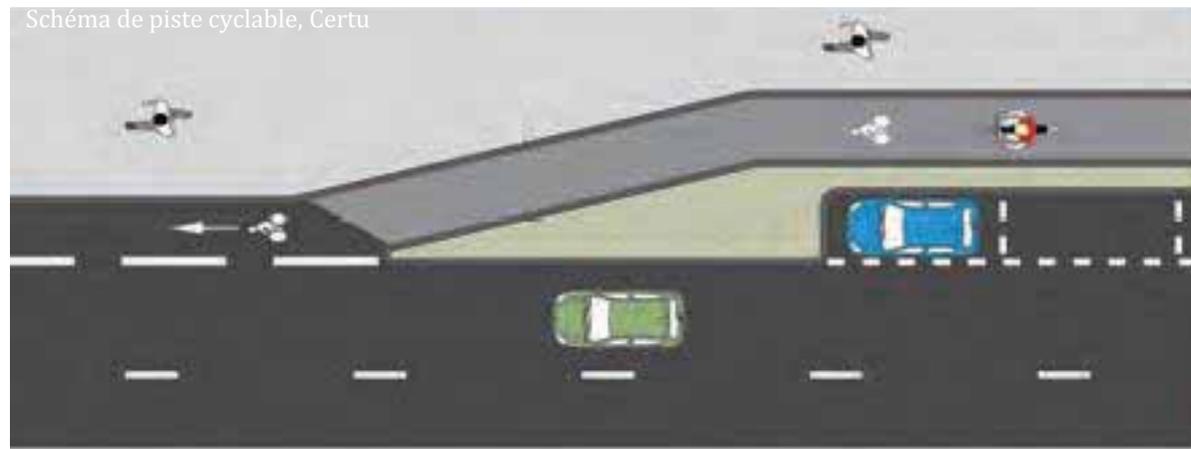
Les automobilistes longeraient le parvis de la gare, déposeraient des passagers au dépose minute ou iraient se garer sur le parking (voir schéma ci-joint).

La sortie se ferait par l'accès 5, ce découpage permettant de créer un accès piéton à la gare (en accès 6). Les piétons auraient donc un accès sécurisé assorti d'un traitement paysager (le Loquais serait débusé) et architectural.

A court terme, le stationnement des usagers de la gare et des habitants du quartier s'effectuerait le long de la voie ferrée.

A long terme, des bureaux pourraient être construits à cet endroit, ainsi qu'un parking silo destiné au stationnement des habitants, des employés et des usagers de la gare, remplaçant le parking en surface.

Ainsi, afin de permettre aux personnes de se rendre au parking sans charger le trafic le long du parvis de la gare, la voie entre la rue du Verdelet et le parking silo serait envisagée en double-sens.



▪ Accès navettes :

Les navettes envisagées emprunteraient une voie différente de celle des voitures pour éviter un flux trop important et un engorgement de la voie. Les navettes accèderaient à la gare par l'accès 1. En effet, la démolition prochaine du bâti appartenant à la SNCF à l'entrée de l'impasse actuelle de la gare élargira cet accès.

Les navettes pourraient ensuite venir se garer à des arrêts traités de façon paysagère sur le parvis. Leur arrêt serait aménagé avec une rampe d'accès pour PMR.

Les navettes repartiraient ensuite par l'accès 3. Ainsi, à l'accès 3, les voitures entrant à la gare, les cyclistes et les navettes sortant de la gare cohabiteraient (voir coupe ci-après). Il serait donc nécessaire de traiter les voies afin de le sécuriser et de les matérialiser puisque les navettes seraient à contre-sens des autres utilisateurs et arriveraient sur leur droite.

Enfin, la route au niveau du parvis serait aménagée afin que les vélos et piétons soient prioritaires sur les voitures.

Un accès voitures et navettes conciliant intermodalité et piétonisation

• Arrêt navettes :

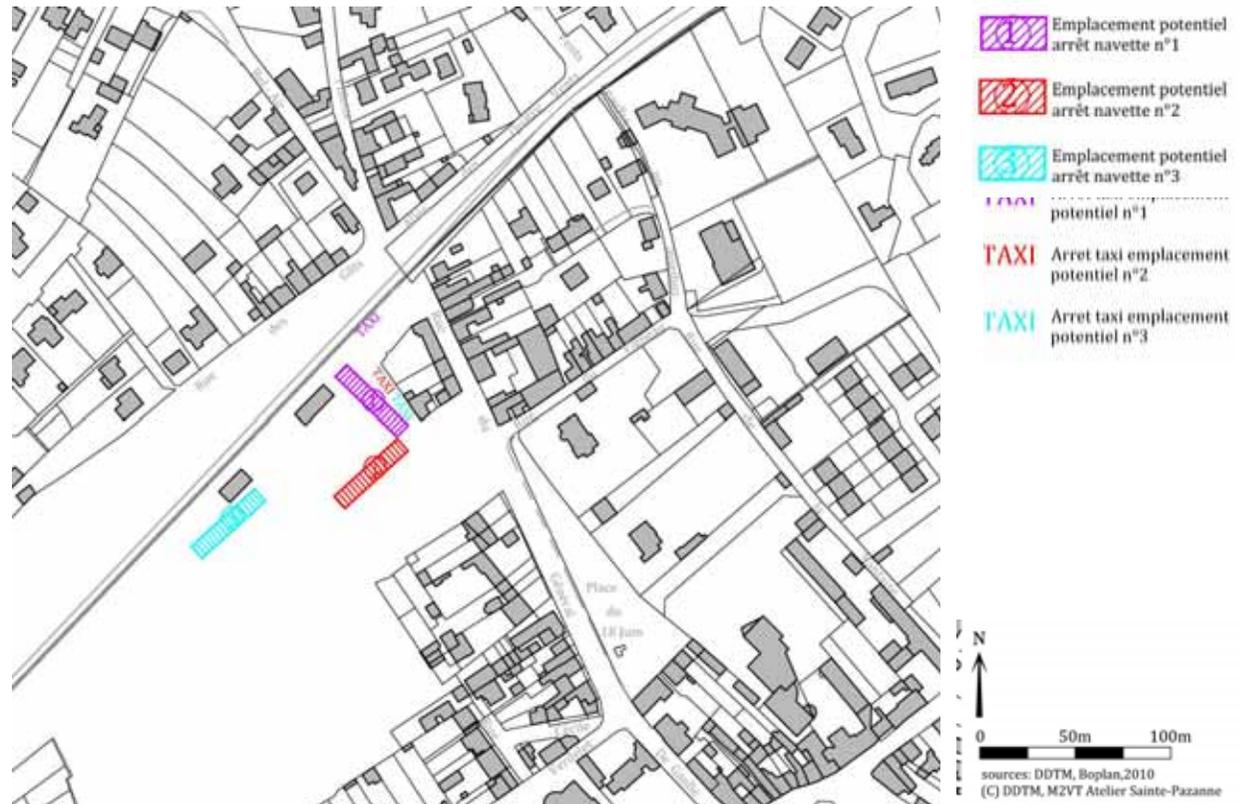
Nous avons envisagé l'arrêt des navettes à plusieurs endroits :

La **solution 1**, placerait l'arrêt à l'est du parvis. Il permettrait une desserte et un stockage au même endroit. Cependant, si l'offre de transport en gare augmente, il faudra prévoir un autre lieu de dépôt. De plus, la structure en front bâti serait alors déjà traitée.

Cependant, cet arrêt serait étriqué pour les bus SNCF et les bus LILA ; il faudrait donc prévoir suffisamment de place, au risque de ne pas pouvoir regrouper l'offre en transport en commun.

La **solution 2** serait de créer un arrêt de bus le long de la voie qui longe le parvis. Celui-ci serait matérialisé, dans ce cas, par de simples poteaux signalétiques. Les bus pourraient par la suite stationner et être stockés dans un dépôt sur un autre site. Cela présenterait l'avantage de nécessiter moins d'aménagement et d'offrir une desserte proche des trains. Néanmoins, les bus arrêtés viendraient à l'encontre de la mise en valeur du parvis et du bâtiment de la gare.

Arrêts navettes envisagés



De plus, ils encombreraient la voie et réduiraient le flux sauf à créer une voie pour les bus, ce qui nécessiterait alors une largeur de voie plus importante.

Dans ce cas, il ne s'agirait plus d'une simple voie de desserte au cœur d'un quartier aménagé en priorité pour les vélos et piétons.

La **solution 3** envisagerait l'arrêt des navettes ainsi que le dépôt le long de la voie ferrée, à l'ouest du parvis.

Cette solution éviterait de placer les bus sur le parvis et cumulerait l'arrêt et le dépôt sur un seul site, réduisant les aménagements. Cependant, cela ne participerait pas non plus à la valorisation du quartier gare.

Un accès voitures et navettes conciliant intermodalité et piétonisation



En effet, dans les deux autres cas, les taxis seraient stationnés sur le parvis à la place de l'arrêt navettes, ce qui nuirait à la qualité du cadre urbain.

Arrêt navettes et taxis retenu

SOLUTION RETENUE :

La solution retenue est la 1. Elle permettrait une intégration d'un complexe bâti de qualité, faisant face aux commerces et délimitant le parvis.

De plus, les bus pourraient marquer l'arrêt et stationner, ils seraient donc visibles pour les usagers, à proximité immédiate de la gare SNCF. Un dépôt pourrait être envisagé à long terme sur un autre site si les navettes devenaient plus nombreuses et si une ligne LILA était rajoutée.

Dans cette configuration, les taxis pourraient également stationner le long de la voie ferrée, à l'entrée du parvis en accès 1.



sources: DDTM, Boplan, 2010
(C) DDTM, MZVT Atelier Sainte-Pazanne

--- contour Zac créée
■ Station navettes et arrêt taxis



Des bureaux implantés pour favoriser le développement économique

Dans un objectif de mixité urbaine, nous avons choisi d'intégrer des bureaux dans le projet. En effet, le choix du secteur gare nous paraît pertinent car il permettrait de valoriser la desserte ferroviaire de Sainte-Pazanne comme levier de développement économique pour la commune. Le projet d'installer une activité tertiaire conforterait la polarité de la gare et développerait une attractivité communale voire intercommunale.

La proposition est de créer à **court terme** 430 m² de SHON de **bureaux au-dessus des commerces du parvis** de la gare. Dans un premier temps, une petite offre de locaux d'activité tertiaire permettrait d'impulser par la suite une offre plus importante.

Si l'expérience est concluante et que le secteur gare développe son attractivité, à **moyen terme**, d'autres **immeubles de bureaux** pourraient être construits **le long de la voie de chemin de fer** à la place du parking aérien aménagé à court terme.

Le bâtiment de trois niveaux comprendrait 3520 m² de SHON de bureaux ainsi qu'un parking semi-enterré relié au parking silo.

Les employés pourraient ainsi venir en train et des places de parking seraient disponibles.

La proximité de la gare et du parking silo seraient des atouts.

Ainsi, en phase 1, seule une petite surface serait envisagée, de façon à adapter les autres phases à la demande exprimée.

Emplacements des bureaux et des parkings retenus



- | | | | |
|---|-----------------------|---|----------------------------|
|  | Bureaux en 1ère phase |  | Parking silo en 2ème phase |
|  | Bureaux en 2ème phase |  | Patio sur parking |

0 50m 100m
sources: DDTM, Boplas, 2010
(C) DDTM, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Des commerces et services assurant complémentarité de l'offre existante et nouvelle polarité

Le diagnostic sur l'offre de commerces et services de proximité dans le centre-bourg de Sainte-Pazanne, nous a permis d'observer certains manques. Nous avons par exemple constaté l'absence d'une épicerie et d'un cinéma.

Si aujourd'hui l'offre en commerce paraît incomplète, elle le sera d'autant plus avec une urbanisation importante de la commune.



Nous avons alors mené une réflexion sur les commerces et services qui semblaient aller de paire avec un développement futur du centre-bourg envisagé dans le cadre du projet d'aménagement.



Il s'agit en l'occurrence d'installer une structure de garde collective pour la petite enfance, mais également de renforcer l'offre commerciale par l'ajout d'une boulangerie, d'un fleuriste, d'une pharmacie, de magasins de prêt-à-porter, d'un restaurant bar et d'un hôtel. Ces services existant déjà, il s'agirait d'en prévoir dans l'aménagement du secteur gare pour subvenir aux besoins d'une population croissante. Nous avons également considéré utile d'installer un abri de vélo agrémenté d'un atelier de réparation à proximité de la gare, pour encourager les habitants à se rendre à la gare en vélo.

Nous avons envisagé plusieurs possibilités d'emplacement pour ces commerces,

représentées ci-après :

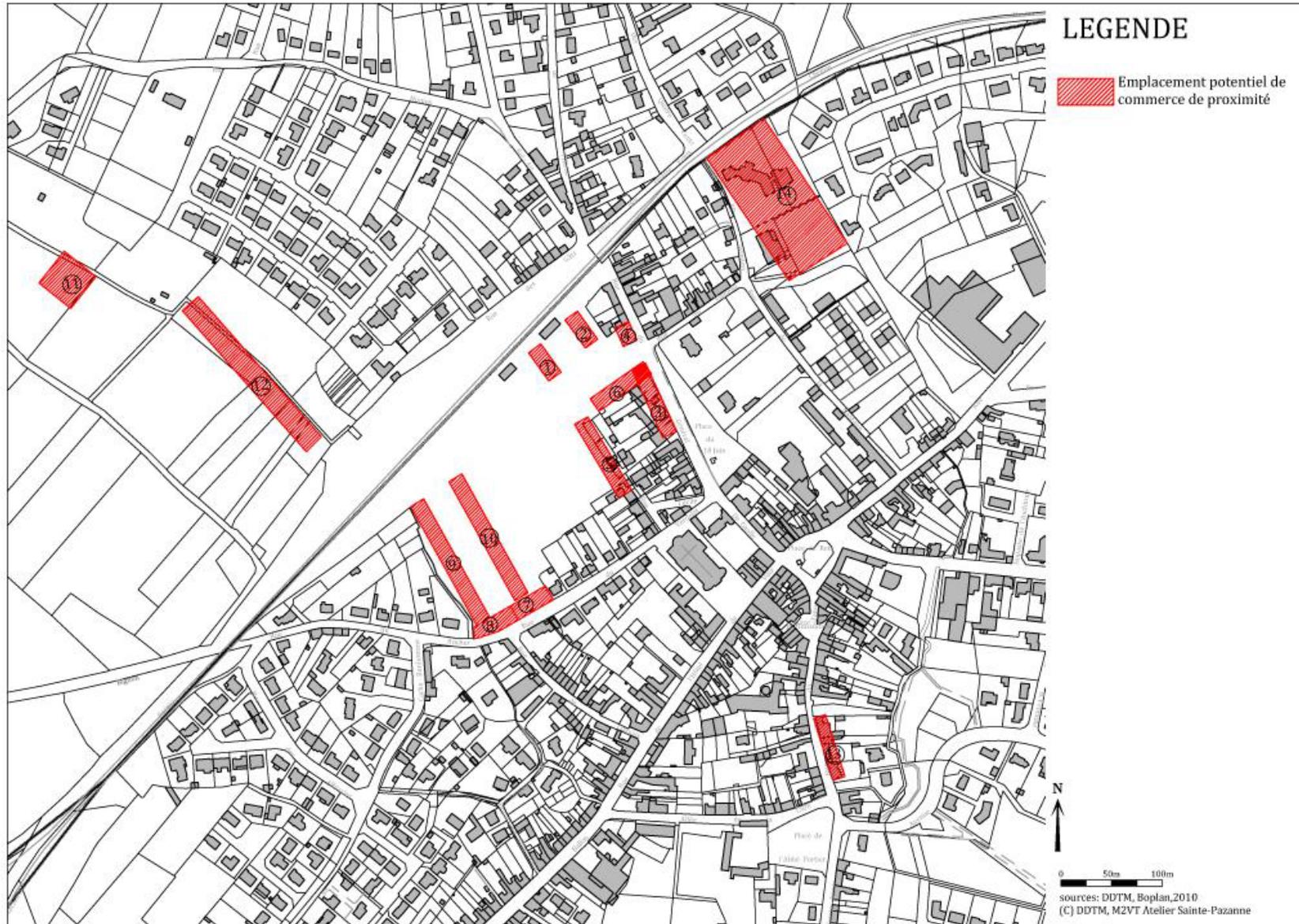
L'emplacement 2 offrirait une visibilité des commerces sur le parvis de la gare. Cependant, nous avons choisi cet emplacement pour installer l'arrêt des navettes. Ainsi, cette possibilité a été éliminée pour les commerces.

L'emplacement 3 avait été envisagé pour aménager un commerce traversant ayant une visibilité à la fois sur le quartier gare et sur la place du 18 juin. Cependant, cet emplacement réduit la visibilité de la gare depuis le centre-bourg, alors que la gare et le centre-bourg devraient être organisés en une seule polarité.

L'emplacement 4 avait été envisagé de paire avec l'emplacement 2 afin de constituer un pôle commercial cohérent. Il a aussi l'inconvénient de réduire la percée visuelle vers la gare, à l'instar de l'emplacement 3. De plus, ayant abandonné l'emplacement 2, il semblait moins pertinent seul.

Des commerces et services assurant une complémentarité de l'offre existante

Emplacements des commerces envisagés



Des commerces et services assurant une complémentarité de l'offre existante

L'emplacement 5 a été étudié en lien avec l'espace piéton que nous proposons d'aménager à cet endroit. Il s'agirait donc d'offrir une visibilité commerciale sur un espace piéton agréable. Mais, s'agissant d'installer une offre commerciale proche de la gare, ce site nous semblait trop enclavé par rapport à celle-ci. De plus, il n'offrait aucune visibilité depuis le centre-bourg ni depuis une voie de circulation routière. Même s'il semblait bien s'intégrer au concept de quartier durable, il n'intégrait pas la volonté d'organiser la gare et le centre-bourg en une seule polarité.

L'emplacement 6 possède l'avantage d'avoir cette visibilité sur le quartier gare. De plus, il cadre le parvis d'un bâti structurant. Cet emplacement a été envisagé de paire avec l'espace public linéaire allant du parc du centre social vers le site de la scierie. Cet emplacement semblait trouver toute sa pertinence dans l'installation d'une offre commerciale sur l'espace public partagé par les piétons, les automobilistes, les cyclistes et les usagers du train.

L'emplacement 1 possède également les mêmes avantages de visibilité sur l'espace public et le parvis de la gare. Sa proximité avec celle-ci favoriserait l'installation de commerces de type brasserie ou café, engendrant de l'activité dans le quartier.

Nous avons considéré l'éventualité de commerces en **emplacements 7 et 8** afin de dynamiser la rue du Verdelet. Cependant, cette solution s'éloigne du principe de commerces structurants pour le quartier de gare. Cela créerait une polarité trop éloignée des activités liées à la gare, ne créant pas de continuité commerciale avec le centre-bourg. De plus, la rue du Verdelet ne constitue pas un espace agréable et sécurisé pour les piétons, nuisant alors à l'usage des commerces. C'est aussi une rue assez dangereuse et circulante, ce qui rendrait difficile l'aménagement de stationnements, même temporaires.

L'inconvénient de l'éloignement à la gare se retrouve aussi pour les **emplacements 9 et 10**, pour lesquels il est également difficile de parler de commerces de gare. Leur point positif réside dans leur proximité avec l'espace vert envisagé sur l'ancien site de la scierie.

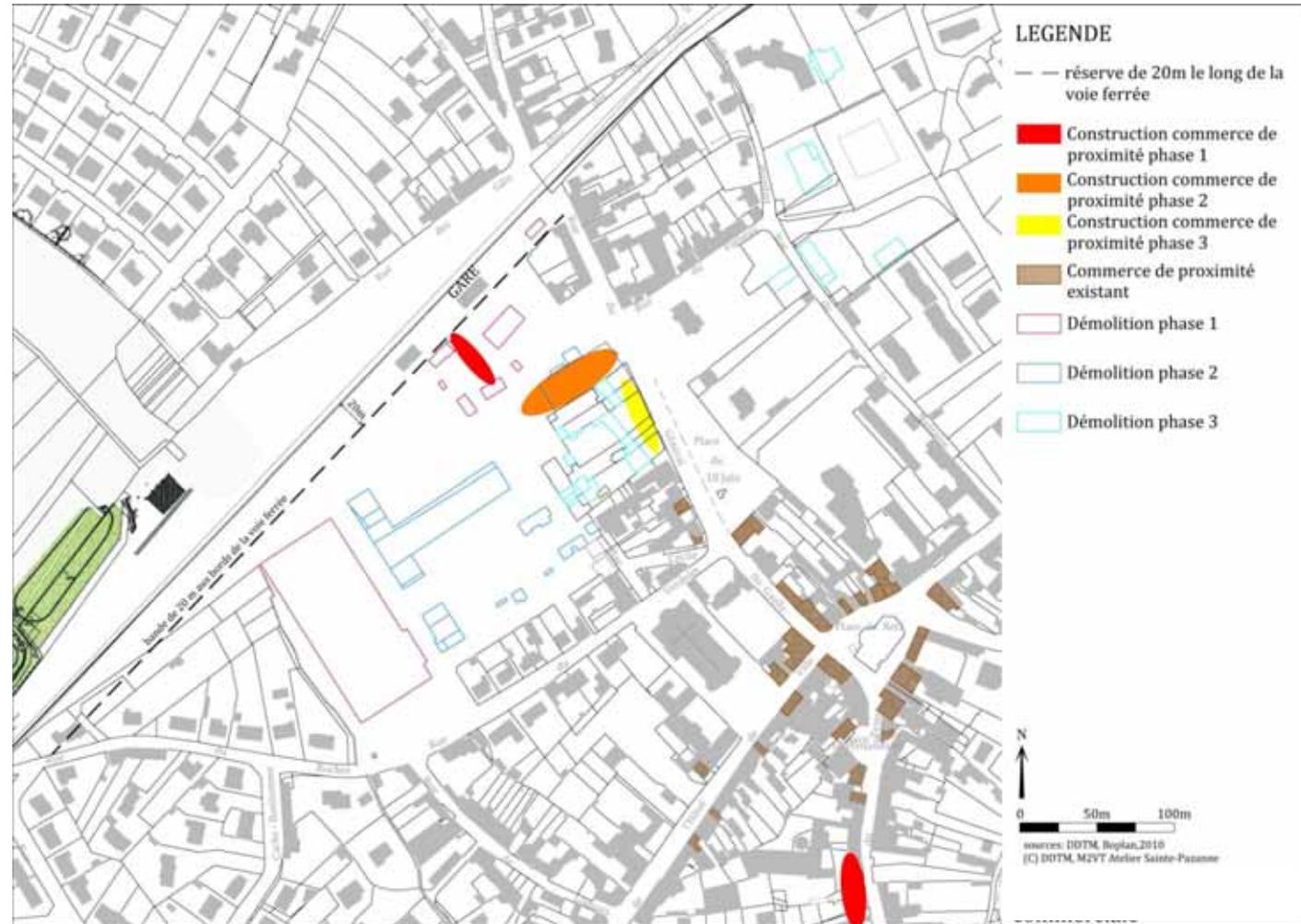
Les emplacements 11 et 12 ont été pensés en rapport avec un développement ultérieur de l'urbanisation au nord de la voie de chemin de fer, le 11 ayant une vocation à devenir un pôle de commerces de proximité. Outre le fait qu'il ne s'agirait plus vraiment d'un commerce de gare par son éloignement, il aurait une pertinence si l'extension urbaine se faisait sur les terres agricoles. Or, l'objectif de notre projet est de proposer des solutions alternatives d'habitat et de cadre de vie agréable tout en limitant l'étalement urbain. C'est pourquoi ces emplacements ne semblaient pas s'accorder totalement avec les ambitions du projet.

Des commerces et services assurant une complémentarité de l'offre existante

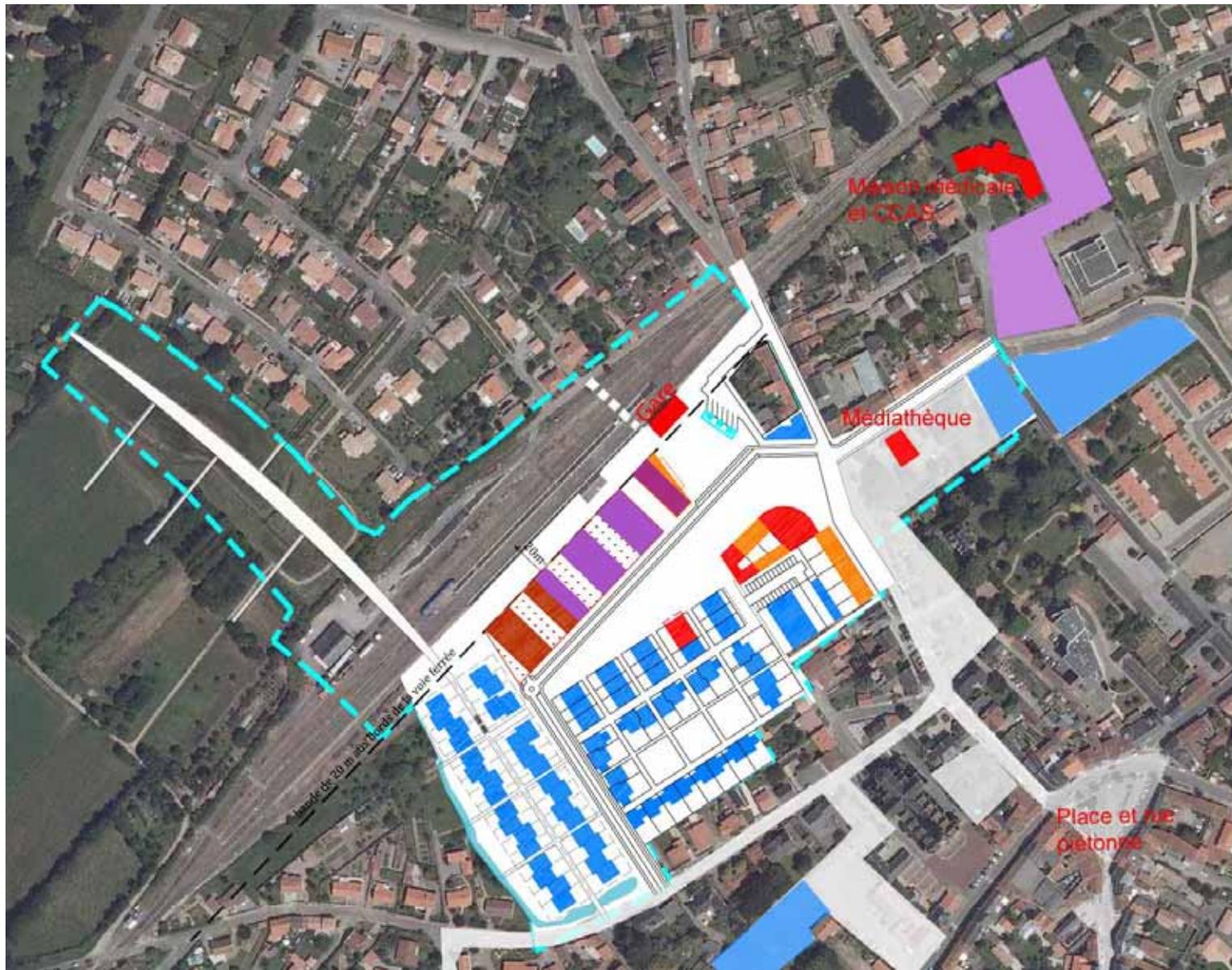
SOLUTION RETENUE :

Pour faire de la gare un lieu de centralité en continuité avec le centre-bourg, nous avons pris le parti de faire de ces commerces des commerces de gare. Ainsi, il nous semblait important de les installer à proximité immédiate du bâtiment afin de leur offrir une visibilité sur le parvis de la gare. C'est pourquoi **les emplacements 1 à court terme, 6 à moyen terme et 3 à long terme** ont été retenus. L'emplacement 6, couplé à l'emplacement 3, est à l'interface du centre-bourg et du quartier gare. C'est pourquoi il nous a semblé pertinent d'y installer le cinéma, ainsi qu'un hôtel et un restaurant. Ces commerces possèderaient alors une visibilité sur le parvis de la gare et sur la place du 18 juin. Tous les commerces envisagés respecteraient l'accessibilité aux PMR.

Emplacements des commerces retenus



Synthèse des solutions retenues



Plan d'aménagement

--- contour Zac créée

- Logement
- Commerce
- Bureau
- Station navette
- Bâtiment à destination du public
- Cours d'eau
- Parking Silo
- Patio sur Parking



sources: DDTM, Iloplan, 2010
(C) DDTM, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

2. Schémas de composition

Un quartier à dominante piétonne



Légende

-  Espace pour la voiture
-  Espace piétonnier

0 100 m

Source : PLU 2007, PCI

© DDTM 44, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Un quartier en renouvellement urbain



Légende

-  Requalification de friches industrielles
-  Renouvellement urbain
-  Périmètre de ZAC remodelé
-  Emprise RFF conservée
-  Emprise conservée

0 100 m

Source : PLU 2007, PCI

2. Schémas de composition

Des espaces publics dominants



Légende

- Espace public
- Espace privé

0 100 m

Source : PLU 2007, PCI

Un espace minéral structurant au cœur des espaces verts



Légende

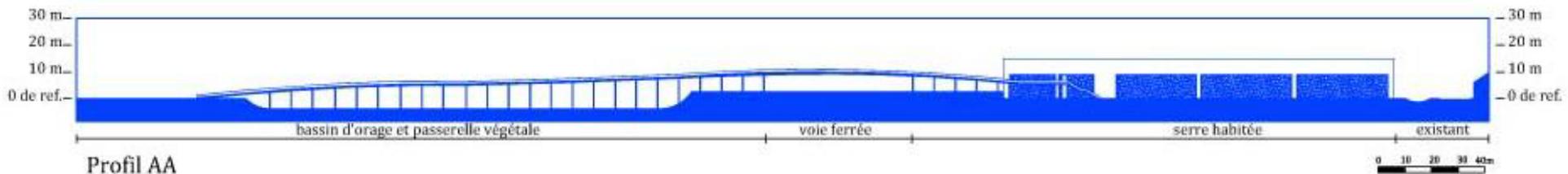
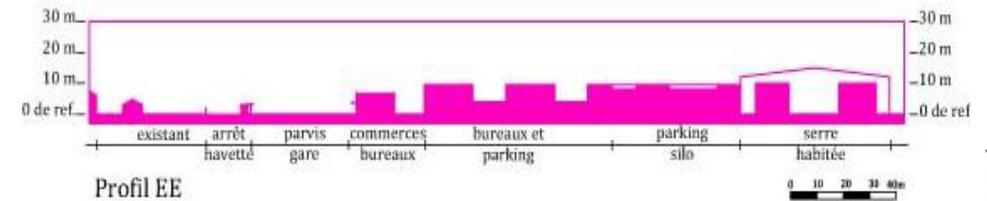
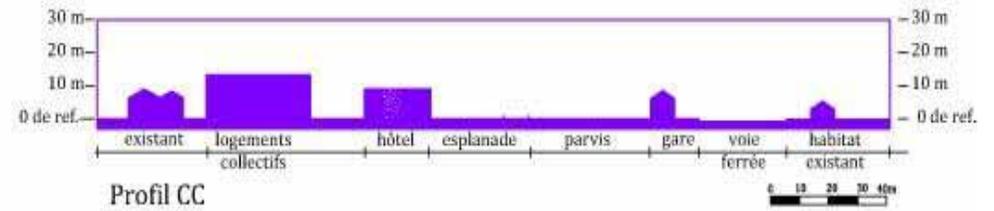
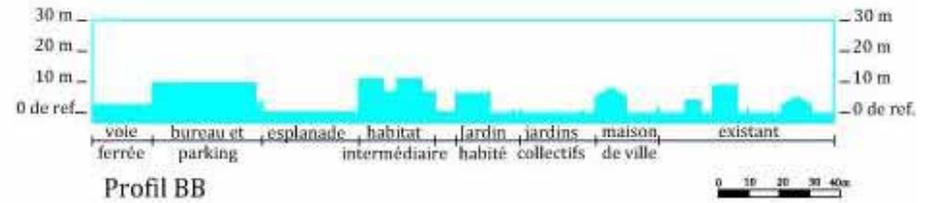
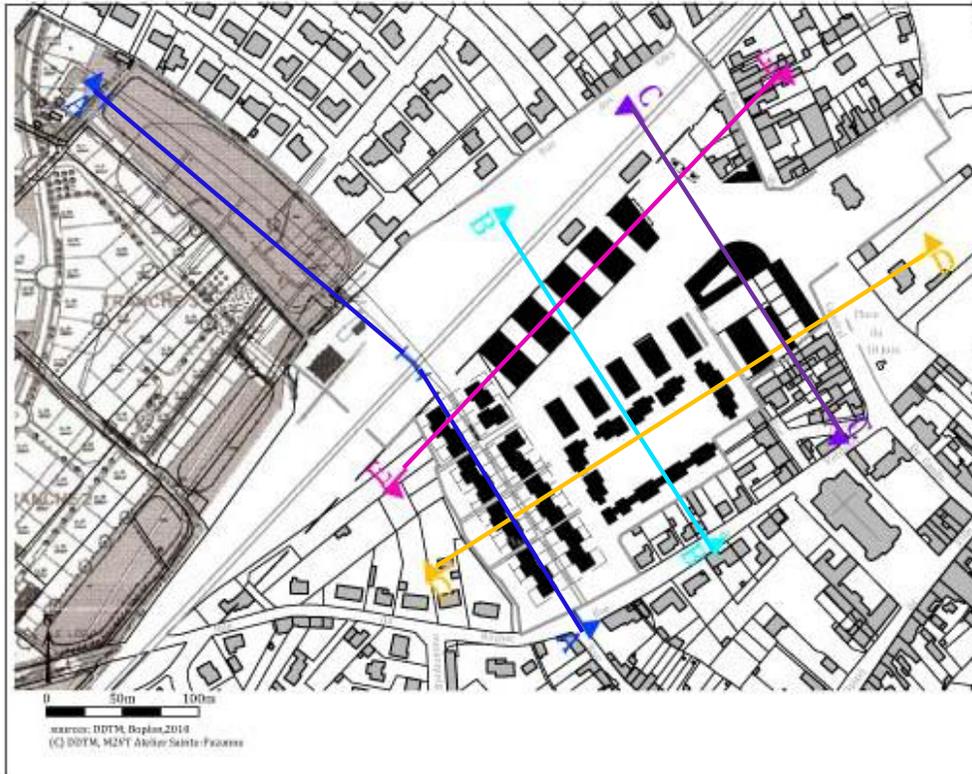
- Traitement végétal public
- Traitement minéral public
- Traitement végétal à usage privatif

0 100 m

Source : PLU 2007, PCI

2. Schémas de composition

Représentation des pleins et des vides



3. Propositions d'aménagement

Les constructions envisagées

Sur la parcelle du projet, toutes ces observations ont donné lieu à la détermination des usages du site. Dans un objectif de mixité fonctionnelle, le mélange des fonctions a été privilégié dans chaque secteur du projet.

	Phase 1 Serre habitée	Phase 2 Jardins habités	Phase 3 Avenue du général de Gaulle	Total 2030
Nombre de logements	96	85	35	216
Bureaux en m ² SHOB	430	3520	0	3950
Commerces en m ² SHOB	500	200	500	1200
Etablissements recevant du public	0	1500	Réhabilitation	1500
Nombre de places de stationnement en surface	190	0	-167	23
Nombre de places de stationnement couvert	0	300	30	330

Plan masse



Une intégration dans la forme urbaine du centre-bourg

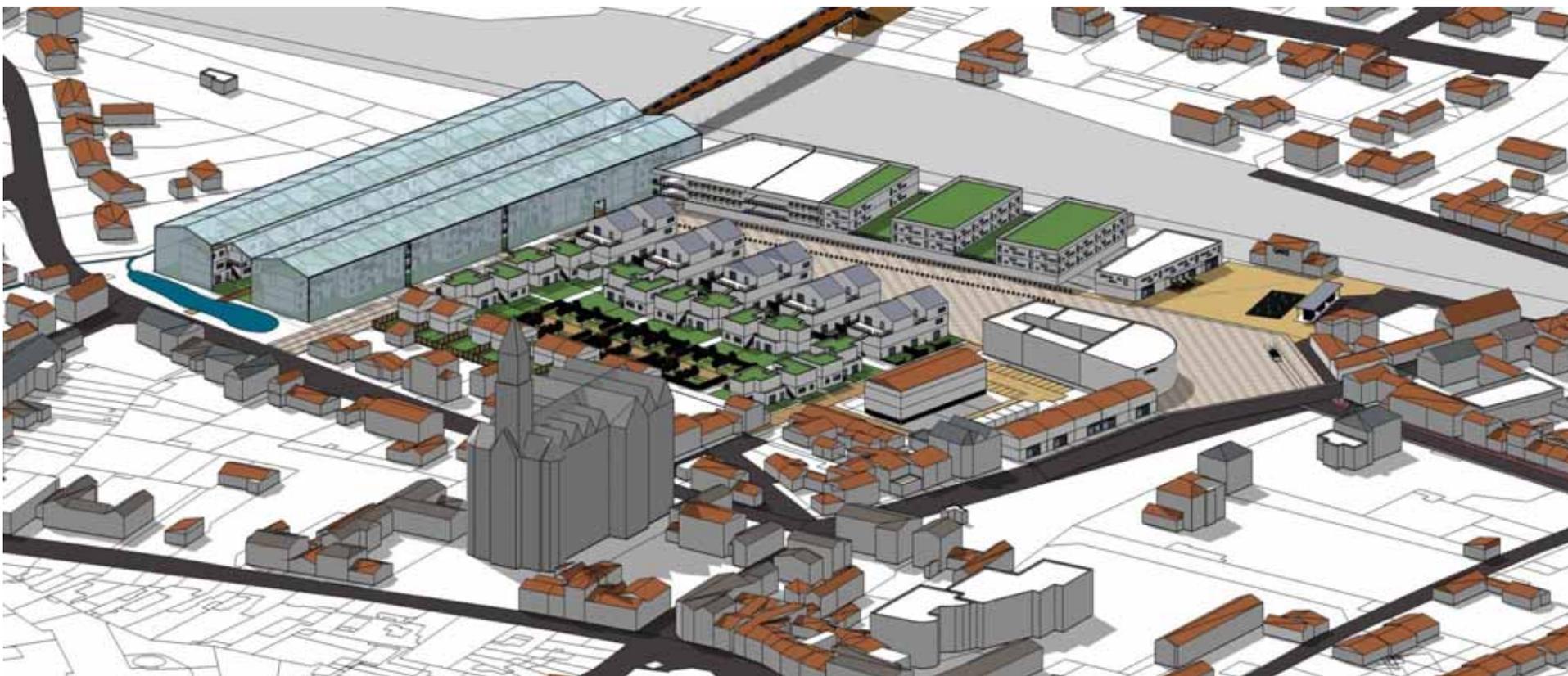
Vue depuis le nord-est



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

Une intégration dans la forme urbaine du centre-bourg

Vue depuis le sud-est



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

Une intégration dans la forme urbaine du centre-bourg

Vue depuis le sud



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

Une intégration dans la forme urbaine du centre-bourg

Vue depuis le sud-ouest



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

La serre habitée, de l'industriel au végétal

Afin d'ancrer le projet urbain dans l'existant, il nous a paru important de conserver, dans les formes, la trame de la scierie. La charpente métallique et la volumétrie dans l'esprit des anciens bâtiments pourraient offrir un espace climatisé abrité de la pluie et du vent.

Le bardage métallique serait remplacé par du verre, laissant deviner à l'intérieur, des constructions d'habitation contemporaine. Celles-ci seraient agrémentées de jardins et de terrasses qui s'ouvriraient dans la partie centrale sur une serre plantée de végétation tropicale de grande hauteur et de forte densité pour préserver l'intimité de chacun ; spécifiquement depuis le passage intérieur ouvert au public.

Cet espace clos, entièrement vitré, pourrait s'ouvrir partiellement pour être naturellement ventilé. En effet, en partie basse des façades est et ouest, des vantelles de verre s'ouvriraient en fonction de la température intérieure et extérieure, permettant ainsi une prise d'air. L'évacuation de celui-ci se ferait en partie haute par des vantelles positionnées en toiture ou des châssis ouvrants.

Afin d'éviter les phénomènes de surchauffe, des brise-soleil pourraient également prendre place en toiture sur les façades les plus exposées, à savoir les façades sud et ouest.

Ce volume, ainsi ventilé, permettrait d'assurer une température quasi constante en période estivale comme hivernale. Cette « double peau » permettrait aux habitations à l'intérieur de faire l'économie d'une isolation renforcée, et de limiter considérablement la consommation de chauffage. Par ailleurs, les habitants pourraient profiter de leur terrasse et leur jardin climatisés tout au long de l'année.

Afin de limiter au maximum les nuisances sonores inhérentes à un espace clos vitré, des suspensions décoratives et adaptées joueraient le rôle d'écran acoustique et donneraient une touche festive à l'ensemble.

En toiture, des terrasses habitées pourraient être aménagées, permettant aux habitants du dernier étage de profiter entre autre, des nuits étoilées à travers la verrière.

Le projet prévoirait, dans un souci de développement durable, de récupérer l'eau de pluie depuis les toitures dans une cuve étanche enterrée sous le bâtiment, ce qui permettrait d'alimenter, notamment, un arrosage automatique des plantations.

De l'extérieur, la perception de ce bâtiment serait celle d'une immense serre habitée, où il serait possible de se promener pour y découvrir les fleurs et plantes qui y pousseraient. Ce bâtiment caractéristique et repérable serait emblématique du quartier d'habitations proposé.

L'image de l'usine en bardage gris et sombre serait alors remplacée par un volume transparent et lumineux au sein duquel des habitations de nature et de forme variées pourraient immerger d'un ensemble végétal ouvert à tous.

Les logements de type habitat intermédiaire s'élèveraient sur trois niveaux, ouverts d'une part, sur l'espace central tropical et d'autre part, sur des espaces privatifs de type jardin ou terrasse.

La serre habitée, de l'industriel au végétal



Marché Saint-Honoré, Paris



Distillerie de Bénédictine, Fecamp



Les Fonderies - Nantes



Herne-Sodingen, Allemagne - Jourda



La Halle de la Madeleine - Nantes



Institut de recherche à Wageningen - Pays-Bas,
Behnisch, Benischet Partner

La serre habitée, de l'industriel au végétal

Idée d'ambiance de la serre habitée



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

Les jardins habités, de l'habitat intermédiaire au cœur d'un espace vert

En arrière de l'esplanade, un ensemble de logements intermédiaires serait construit autour des jardins collectifs accessibles à tous. Ces habitations de deux niveaux seraient accessibles par des venelles bordées de végétations basses. Deux voies perpendiculaires à la voie de circulation routière seraient autorisées à la circulation des véhicules de secours et des habitants pour accéder aux garages individuels de quelques logements. Afin de préserver le caractère piétonnier du quartier, ces voies auraient un traitement identique à celui des venelles, composées de pavés jointoyés par de la terre végétale pour leur donner un aspect enherbé.

Les logements du rez-de-chaussée de type T5, auraient un espace extérieur traité de manière composite : végétale et minérale. Les logements du niveau supérieur, de taille plus réduite (T4), bénéficieraient d'une grande terrasse, et pourraient éventuellement accéder à la toiture végétalisée par un escalier intérieur.

Les entrées des deux logements se feraient de façon dissociée et de préférence sur des façades différentes, afin de privilégier l'intimité de chacun.

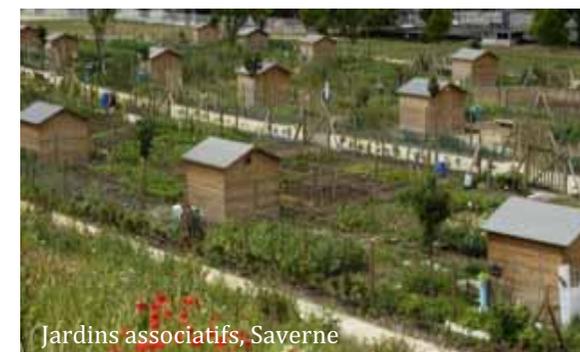
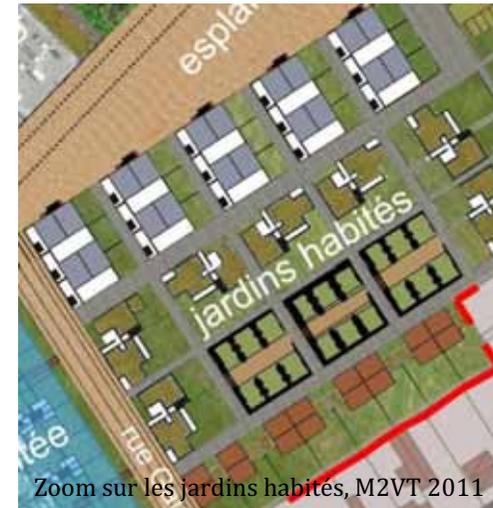
De même, pour les espaces extérieurs, les vues sur les espaces voisins seraient traitées par des plantations. En fond de parcelle des maisons existantes donnant sur la rue du Verdelet, huit maisons individuelles avec garage, accessibles depuis la voie à usage restreint, borderaient les jardins collectifs. Cette voie privée serait cependant autorisée aux engins nécessaires à la culture et l'entretien des jardins, ainsi qu'aux véhicules de secours.

Ces maisons accolées ne feraient pas nécessairement l'objet d'une opération complète, mais pourraient être la somme de projet individuel réglementé.

La réglementation imposerait la construction en limite séparative, au moins sur un côté. Le gabarit de chaque habitation serait identique, à savoir, un rez-de-chaussée avec des combles, une toiture avec deux pans en tuiles et un faîtage parallèle à la rue du Verdelet.

Ces spécificités d'orientation permettraient de compléter l'îlot d'habitation existant et de terminer les jardins habités par une accroche à l'existant. Des matériaux de façades ou des couleurs pourraient être imposés pour que ces constructions soient

en harmonie avec les habitats intermédiaires qui leur font face.



Les jardins habités, de l'habitat intermédiaire au cœur d'un espace vert



Les jardins habités, de l'habitat intermédiaire au cœur d'un espace vert

Idée d'ambiance des jardins habités



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

L'esplanade: un espace à usage du public

L'esplanade est un grand espace public ouvert, à la fois identitaire du quartier et de la commune. Elle regrouperait des éléments importants comme la gare, des commerces, un cinéma, une crèche, des bureaux et des services.

Le cinéma prendrait place à l'angle de l'avenue du général de Gaulle et de l'esplanade, favorisant ainsi l'articulation entre les deux espaces, anciens et nouveaux. Il bénéficierait aussi d'une visibilité importante depuis la gare et la place du 18 juin. Dans la continuité du cinéma, un hôtel et des commerces seraient installés. Ces bâtiments s'élèveraient sur trois niveaux pour être en cohérence avec la place du 18 juin et l'esplanade. Aux étages, on trouverait les chambres de l'hôtel et des logements. Un parking en surface destiné aux clients de l'hôtel serait aménagé en arrière de ces bâtiments.

Dans la continuité de cet ensemble bâti, seraient implantés cinq bâtiments de logements intermédiaires pouvant accueillir des logements, du T3 au T5. Chaque bâtiment serait composé de neuf logements répartis sur trois niveaux.

Un de ces bâtiments différencierait des autres car il accueillerait une crèche en rez-de-chaussée. La typologie du bâti aurait pour but de signifier l'existence de l'ancienne scierie, reprenant alors son langage architectural à travers une structure métallique et une toiture deux pans en zinc avec un faîtage parallèle à la serre habitée.

La peau extérieure reprendrait également l'esprit des anciens bâtiments de la scierie, même s'il serait peut-être préférable d'envisager au moins sur la partie sud, un bardage bois, plus intégré aux jardins habités. Les bâtiments de l'esplanade pourraient ainsi faire ressortir l'importance du lieu à travers une architecture haute de trois niveaux.



Cinéma, Clermont-Ferrand, M2VT



Place de Montpellier, M2VT, atelier Sainte-Pazanne

L'esplanade: un espace à usage du public



L'esplanade: un espace à usage du public

Idée d'ambiance de l'esplanade



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

L'esplanade: un espace à usage du public

La partie nord de l'esplanade serait aménagée dans un premier temps par les fonctionnalités liées à la gare, à savoir la gare et son parvis, des commerces et quelques bureaux ainsi que tous les éléments nécessaires à une plate-forme d'échange multimodale. Un parc de stationnement d'environ 170 places, aménagé sobrement d'un revêtement perméable gravillonné et agrémenté de quelques arbustes en pot, serait situé le long de la voie ferrée entre la serre habitée et les commerces du parvis de la gare.

Ce dernier s'ouvrirait depuis la gare sur l'esplanade, accentuant la perspective sur le bâtiment central. Afin de cadrer cet espace entièrement minéral, un bâtiment regroupant au rez-de-chaussée des commerces et des services et à l'étage des bureaux, serait construit sur le côté ouest. En face, l'arrêt des navettes en acier corten ajouré abriterait également le point information, les sanitaires et le stationnement pour les vélos.



Gare routière de la Baule,
M2VT Atelier
Sainte-Pazanne, 2010



Gare de Poitiers – www.coccinelle-poitiers.fr

Une des idées majeures du projet étant de favoriser l'usage des modes doux, il serait également possible d'envisager un équipement de type garage à vélos à côté des commerces de la gare. Ce garage à vélos pourrait être tenu par une association de réinsertion professionnelle, qui serait chargée de les garder et les remettre en état à la demande du client. Ce système ayant déjà fait ses preuves à Fribourg, il nous a semblé suffisamment intéressant pour l'envisager à Sainte-Pazanne.



Fribourg, M2VT, atelier Sainte-Pazanne

L'esplanade: un espace à usage du public

Parmi les commerces situés sur le parvis de la gare, un bar-brasserie avec un point presse et une boulangerie (ou à défaut, un dépôt de pain) pourraient par exemple s'installer. Ces commerces seraient à la fois utiles aux usagers du train, et formeraient dans un premier temps le pôle commercial du quartier.

A plus long terme, un complexe de bureaux pourrait être construit à la place du parc de stationnement aérien de la gare. Ceux-ci s'élèveraient sur deux niveaux au-dessus d'un socle de parking. Ces volumes parallélépipédiques seraient implantés de façon discontinue, perpendiculairement à l'esplanade, permettant ainsi de dégager des transparences depuis le nord de la voie ferrée. En effet, la volonté est bien ici de ne pas marquer la rupture avec ces quartiers en évitant un front bâti continu le long de la voie ferrée. Cette rupture volumétrique pourrait également privilégier une orientation est-ouest, et développer des patios plantés dans les interstices. Ils seraient traités en béton blanc et des ouvertures de dimension variée animeraient ces façades.



Aubervilliers (93), Lutier Patrice



Immeuble Le Volta, Saint-Denis (93), Boissese & Danús Vilmorin

L'esplanade: un espace à usage du public

Dans la continuité des bureaux, un parking silo de 300 places serait créé pour recevoir les véhicules des usagers de la gare, des logements et des bureaux. Ce parking formerait tout d'abord le soubassement de l'ensemble des bureaux, puis s'élèverait sur deux niveaux sous la forme de deux parallélépipèdes de dimensions identiques à celles des bureaux. Afin de stationner un maximum de véhicules, les dalles de chacun des niveaux se prolongeraient d'un volume à l'autre.

Les végétations en pot du parking en surface précédent en alternance avec des garde-corps en acier corten seraient réintégrées à la façade de la construction, en bordure de dalle, pour égayer la façade

en cachant les véhicules stationnés, donnant au parking silo une qualité esthétique.

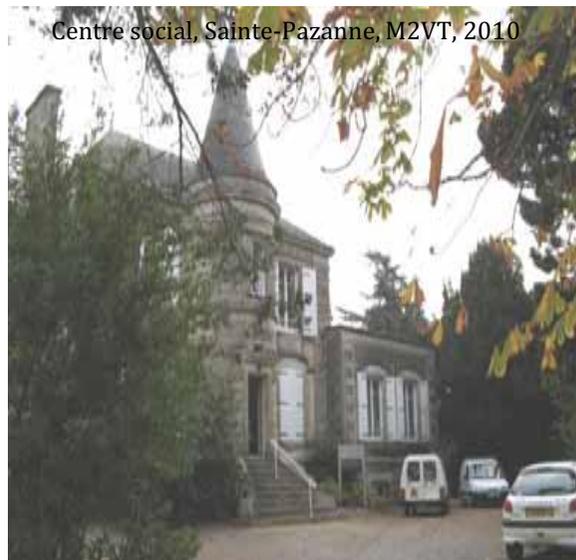
Le soubassement du parking silo serait habillé d'un acier corten ajouré.



Des espaces publics structurants

L'espace public situé au pied du centre social serait le point de départ d'un axe est-ouest traversant la propriété de l'actuel magasin Terrena et de la scierie. A l'avant de la bâtisse ancienne, la surface occupée actuellement par la voiture serait rendue intégralement aux piétons afin de créer un véritable parc urbain autour de ce bâtiment et assurer ainsi le début de la ballade urbaine. Pour ce faire, le stationnement des véhicules serait transféré sur la place du 18 juin. Les murets clôturant la propriété seraient démolis pour ouvrir cet espace et faire transparaître sa qualité de lieu public. Le bâtiment serait de ce fait mis en valeur. La démolition des murets permettrait également la requalification de la rue du Vigneau en créant un réel partage de la voirie. Dans la continuité, une zone surélevée matérialiserait la limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h, créant ainsi un véritable plateau piétonnier.

Celui-ci se poursuivrait ensuite sur le site de Terrena et de la scierie jusqu'à rencontrer l'espace public végétal reliant le centre-bourg à la future ZAC du Malessard.



L'objectif recherché par cet aménagement est d'accorder une place centrale au piéton qui verrait sa sécurité assurée par la limitation de la vitesse automobile et la mise en place de potelets le long du plateau. Une signalétique visible guiderait les usagers vers la gare.

L'espace public serait séquencé en plusieurs parties révélant différentes ambiances en lien avec la fonction qui lui est attribuée.

A la jonction entre l'avenue du général de Gaulle et l'esplanade, un cinéma serait construit. Au pied de ce bâtiment, l'espace resterait ouvert pour ne pas limiter la perspective sur la gare depuis la place du 18 juin. Seules quelques plantes pourraient alors être plantées au cœur d'un aménagement urbain matérialisant un espace d'attente pour les spectateurs du cinéma. L'esplanade serait majoritairement minérale mais pourrait recevoir ponctuellement quelques éléments végétaux.

A côté du cinéma, un hôtel prendrait place. A l'arrière, un parking en surface permettrait à la clientèle de stationner et aux habitants du petit collectif attendant d'accéder à leur logement. L'accès se ferait alors à l'angle du restaurant de l'hôtel.

Le traitement de cette voirie serait identique à celle des venelles des jardins habités et serait constitué de pavés à joints secs. De cette façon, cette voie limiterait le nombre de véhicules aux accès privés.

Des espaces publics structurants

Situés en face du cinéma, l'abri des navettes et les commerces situés à gauche de la gare encadreraient le parvis. Il aurait un traitement minéral. Une multitude de jets d'eau jaillissant d'un tapis de pierres situé à côté des abris de navettes, animerait cet espace. Cette fontaine rappellerait ainsi la présence d'eau souterraine sur le site. Les sons émis par la retombée de ces jets d'eau sur la pierre pourraient également faire écho à la végétation tropicale présente dans la serre habitée.

Cette animation pourrait être observée, par les promeneurs et les usagers de la gare, depuis la terrasse du bar-brasserie située sur le parvis, mais également grâce aux différents bancs présents à proximité.

Ce lieu deviendrait alors un véritable lieu d'échange et de convivialité.



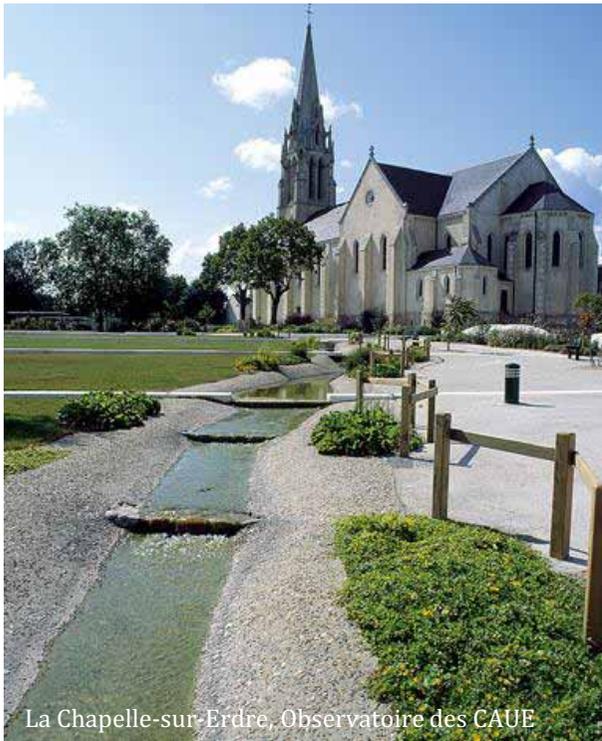
De plus, ce lieu de passage serait un élément remarquable qui permettrait de relier de façon agréable, la gare au centre-ville. Devant la crèche, une aire de jeux à destination des enfants serait créée, ainsi qu'un terrain de boules.



Afin de rappeler l'univers de la gare, des trains miniatures, sur un circuit ferré, pourraient transporter les enfants le long de l'esplanade. Ce circuit serait complété par un parcours dans l'histoire de la gare de Sainte-Pazanne. Divers aménagements supporteraient alors des représentations iconographiques de la gare et des anciennes locomotives. Ce parcours ludique serait donc à destination des adultes et des enfants.



Des espaces publics structurants



La Chapelle-sur-Erdre, Observatoire des CAUE

Pour agrémenter l'esplanade, quelques cépées de bouleaux pourraient être plantées pour limiter le vis-à-vis qui s'établirait entre les bureaux et les logements, tout en gardant une transparence et une perspective sur la serre habitée.

L'esplanade se prolongerait jusqu'à la promenade végétalisée, dans la serre habitée.

La promenade commencerait par un traitement végétalisé entre la rue du Verdelet et la façade sud de la serre habitée.



Fribourg, M2VT, atelier Sainte-Pazanne

Le Loquais, ruisseau actuellement busé en limite de propriété, serait remis à ciel ouvert et alimenterait des bassins à l'entrée du site. Des pas japonais pourraient habiller les berges des bassins permettant de guider le visiteur dans sa promenade. Le chemin de pas japonais pourrait débiter sur la terre ferme pour se prolonger sur l'eau. Un jeu d'espacement entre les dalles pourrait ainsi donner un rythme à la promenade, incitant les promeneurs à flâner ou à déambuler dans la serre habitée.



Pas japonais, passionbassin.com

Des espaces publics structurants

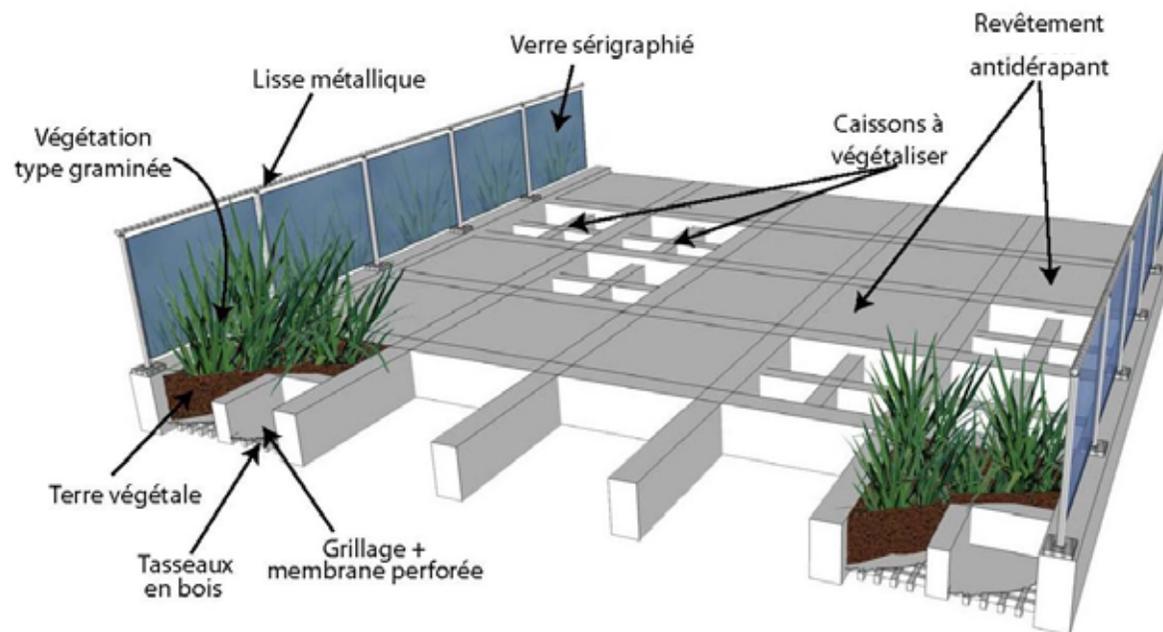
Un petit parc s'étendrait le long de ce cours d'eau laissant le loisir aux Pazenais de pique-niquer, ou de s'étendre sur l'herbe au bord de l'eau. Là encore, des bouleaux seraient plantés, filtrant les vues depuis cet espace public sur les habitations riveraines.

Une ballade piétonne permettrait d'assurer la liaison depuis la rue du Verdelet jusque dans la serre habitée. Cette dernière offrirait une tout autre ambiance paysagère, car elle abriterait une végétation tropicale remarquable. Cet espace semi-public serait à la fois une curiosité à l'échelle communale ou supracommunale, un lieu de convivialité et un espace privilégié pour ses habitants.

A la rencontre entre l'esplanade publique et le jardin tropical, s'élèverait un large escalier, couplé à un ascenseur, permettant d'accéder à la passerelle végétalisée assurant la traversée de la voie ferrée.

Cette passerelle serait constituée d'une structure en caissons, permettant de recevoir de la terre végétale. Des plantations de type graminées agrémenteraient cette large passerelle. La structure métallique de la serre habitée serait reprise pour le traitement des

Principe de passerelle végétalisée



garde-corps, pour y maintenir des verres sérigraphiés de motifs végétaux, ou de verres sans teint laissant entrevoir la végétation de la passerelle depuis l'extérieur, et de la réfléchir depuis l'intérieur. La réflexion de la végétation amplifierait la sensation de promenade végétalisée. Cette passerelle descendrait ensuite progressivement sur le bassin d'orage où elle prendrait appui sur des pilotis.

Depuis la passerelle, des jonctions piétonnes permettraient de rejoindre les habitations de la ZAC.

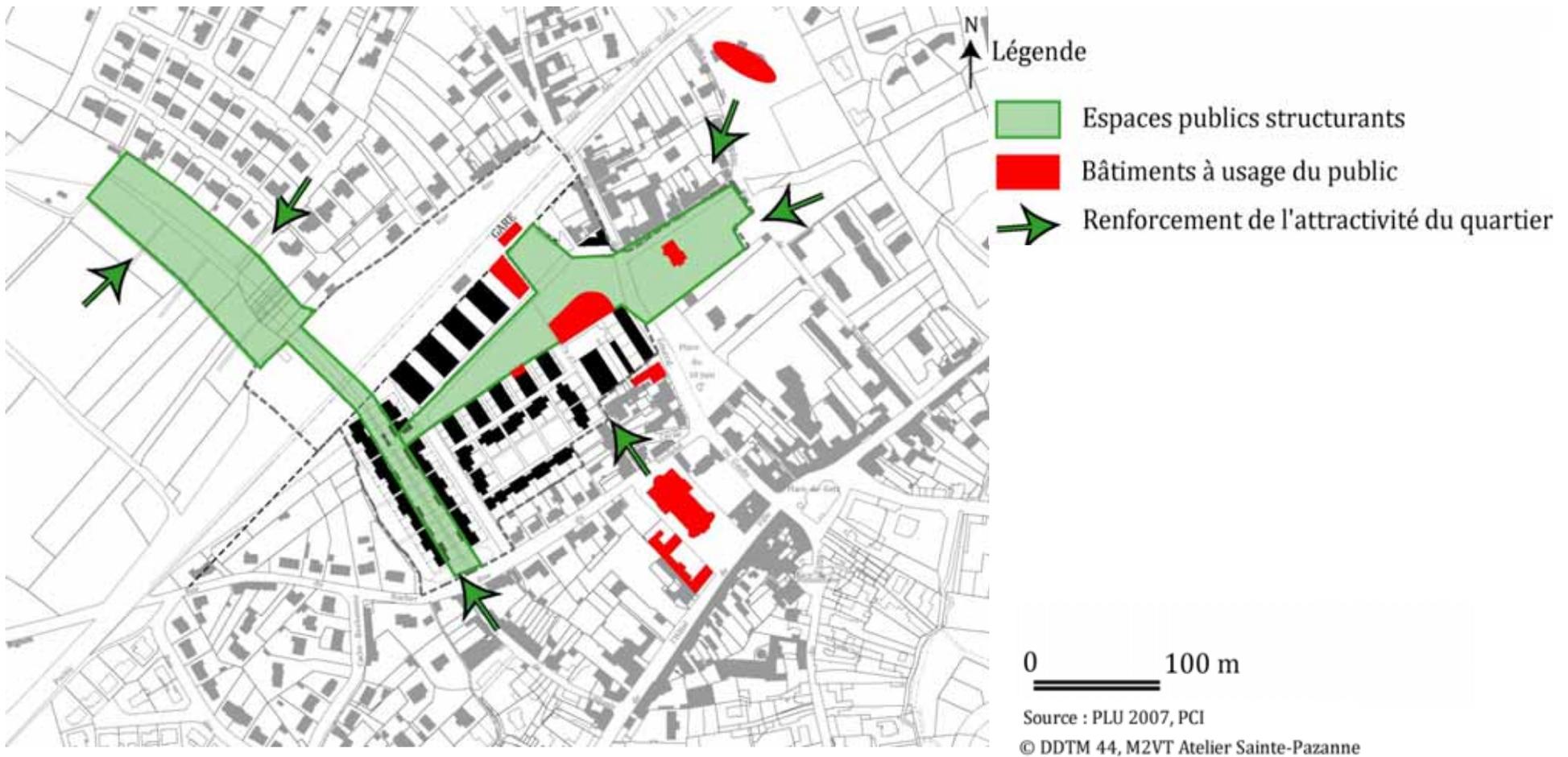
Le bassin d'orage quant à lui, serait accessible et servirait de base de loisir pour l'ensemble de la commune lorsqu'il serait sec.



Végétation de bassin d'orage, M2VT 2010

Des espaces publics structurants

Des équipements structurants sur l'espace public renforçant l'attractivité du quartier



Des espaces publics structurants

Idée d'ambiance du parvis



M2VT, atelier Sainte-Pazanne

La requalification de l'avenue du général de Gaulle : assurer la continuité avec le centre-bourg

L'aménagement sur l'avenue du général de Gaulle concerne des parcelles supportant des maisons de villes situées en retrait.

Le renouvellement urbain de cet espace permettrait un nouvel alignement sur rue ainsi que la requalification de la place du 18 juin, ce qui constituerait un ensemble défini et ordonné.

L'alignement serait matérialisé par la construction d'immeubles de logements de deux étages avec commerces en rez-de-chaussée.

Les nouveaux commerces sur l'avenue du général de Gaulle formeraient une continuité commerciale avec le centre-bourg et le quartier de la gare. De plus, la destination de ceux-ci serait choisie de façon à être complémentaire avec le marché situé en face, sur la place du 18 juin. L'implantation d'une épicerie et de magasins de prêt-à-porter pourrait par exemple être envisagée.

L'architecture de ces bâtiments s'intégrerait à l'existant par la présence de toit sen tuiles à double pente dont le faitage serait continu à ceux des bâtiments de l'avenue du général de Gaulle.

Une cour ou jardin à l'arrière pourrait agrémenter cet ensemble bâti.

De plus, en arrière de la cour privative, il pourrait être prévu un petit collectif de type R+1+comble qui serait en lien avec la serre et les jardins habités. En effet, d'une part, son faitage serait parallèle aux bâtiments. D'autre part, l'immeuble serait recouvert de zinc. Ces logements pourraient bénéficier d'un stationnement dans des garages individuels et collectifs semi-enterrés.

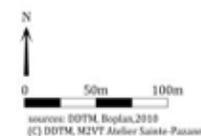
La voirie d'accès à ces stationnements serait pavée pour matérialiser la limitation de la circulation automobile des logements et du parking enherbé destiné aux usagers de l'hôtel.

Aménagement de l'avenue du général de Gaulle



- Bâtiment démolis phase 3
- Parking Silo
- Patio sur Parking
- Logement
- Station navette
- Commerce
- Bâtiment à destination du public
- Bureau
- Cours d'eau

- Ensemble des parcelles acquises phase 3
- contour Zac créée



La requalification de l'avenue du général de Gaulle : assurer la continuité avec le centre-bourg



41 logements, Chenôve (21), Babylone avenue

7 logements, Palavas-les-Flots (34), Dufoix-Lhenry associés



PROJET URBAIN

- A. Scénarios
- B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire
- C. Le quartier gare, un territoire en projet
- D. Vers un quartier durable**
- E. Le phasage du projet
- F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

D. Vers un quartier durable

La notion de quartier durable a été beaucoup citée au cours du projet. Il s'agit donc de rassembler les éléments qui font ce quartier durable, afin de donner plus de force à cet objectif majeur. Un quartier durable est un quartier facile à vivre qui offre une qualité de vie. Il regroupe des préoccupations sociales, environnementales et économiques.

Préoccupations sociales

Le quartier doit être équilibré, mixte. Dans le projet, il serait prévu une mixité sociale autant économique que générationnelle. Il serait intéressant de construire un minimum de 30% de logement social comprenant des locations sociales et des primo-accessions pour pallier au déficit de la commune. Ceux-ci seraient répartis sur l'ensemble de la ZAC de manière à assurer une réelle mixité et à ne pas créer de séparation. Les logements seraient aussi conçus de façon à pouvoir accueillir des personnes à mobilité réduite (PMR) tant pour les handicapés que pour les personnes âgées. De plus, des logements de petite taille destinés à des étudiants, des

personnes seules ou des personnes âgées seraient prévus dans les mêmes bâtiments que des logements de plus grande taille plutôt destinés à des familles.

Ainsi, puisqu'un écoquartier doit être appropriable par tous, c'est-à-dire accessible et avec des espaces publics de qualité, le projet envisagé serait aménagé pour les PMR. Ainsi, la passerelle végétalisée et le parking silo seraient équipés d'un ascenseur et des places de stationnement pour les PMR seraient prévues pour le parking silo ainsi que sur les parkings dépose minute qui permettraient aussi aux véhicules du service à la demande des PMR de stationner. Légalement, il faut 1 place PMR pour 50 places, mais afin de garantir l'accessibilité des PMR, le projet prévoirait une moyenne de 2,5 places pour 50 places :

Localisation et usagers		Nombre de places	Nbre de places PMR
Parking silo	Habitants	145	5
	Usagers de la gare	110	5
	Employés de bureau	30	2
Hôtel		23	2
Petit collectif		30	2

Le respect de l'identité du site est une autre caractéristique des écoquartiers que nous avons voulu mettre en avant.

Certains bâtiments reprendraient la forme des anciens bâtiments industriels présents sur le site et une ballade historique liée à la gare serait prévue. De plus, le concept se base notamment sur l'ancrage du projet à l'existant par des espaces publics. Ces espaces publics regrouperaient aussi plusieurs équipements à usage du public dans une volonté de générer une vie collective riche. La dimension sociale du quartier serait appuyée par les jardins collectifs mais aussi par la présence de commerces et de services de proximité. De plus, un garage à vélo est prévu dans le bâtiment sur le parvis de la gare.

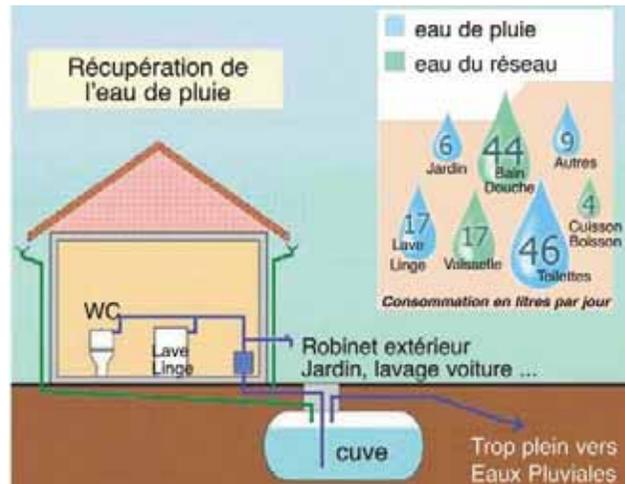
D. Vers un quartier durable

Celui-ci pourrait abriter une association de réinsertion dont les employés assureraient la garde et l'entretien des vélos pendant la journée, comme c'est le cas à la gare centrale de Freiburg (Le Mobile).

Préoccupations environnementales

Un écoquartier doit viser la réduction maximale de l'impact sur l'environnement.

Dans le quartier de la gare de Sainte-Pazanne, un traitement optimal des eaux de pluie serait assuré. En effet, l'ensemble des logements (collectifs, intermédiaires, individuels groupés ainsi que la serre habitée) et des bureaux pourraient être dotés de récupérateurs d'eaux pluviales qui pourraient alors servir pour l'arrosage des espaces verts, des jardins associatifs, des végétaux de la serre habitée, des WC et machines à laver des logements. Pour récupérer les eaux pluviales dans l'habitat, un nouveau réseau de plomberie devrait être créé. En effet, l'eau de pluie récupérée doit circuler dans un circuit bien défini car elle ne doit pas être mélangée à l'eau de réseau pour des raisons sanitaires.



robidecors.com



Tout d'abord l'eau est captée sur les toitures puis filtrée et stockée dans la cuve pour être refiltrée et finalement distribuée vers les sorties. La gestion des déchets doit aussi être prise en compte.

L'organisation du quartier pourrait permettre d'impliquer la population dans une démarche écologique, à travers le tri des déchets ménagers et le compostage. Le tri sélectif serait organisé autour de containers enterrés installés à proximité de l'entrée du parking. Une cabane de compost collectif serait aussi mise en place au niveau des jardins collectifs qui permettrait ainsi une réutilisation des déchets organiques en engrais naturel.



Pavillon collectif de compost à Beaulieu, Nantes, 2010 TerraEco, Thibault Schepman

D. Vers un quartier durable

La démarche environnementale qui accompagne le projet préconise de porter une attention toute particulière à l'architecture des bâtiments. Le projet prévoit alors des constructions performantes en économie d'énergie. C'est l'une des dimensions les plus importantes de la démarche HQE. Ainsi, les bâtiments seraient pensés de manière à limiter la consommation d'énergie. Des toits végétalisés, notamment pour l'habitat intermédiaire des jardins habités et les garages des maisons de ville, permettraient une meilleure inertie thermique des logements. Les bâtiments seraient conçus de façon compacte afin d'optimiser l'énergie dépensée en chauffage. Certains logements seraient aussi équipés de chauffe-eaux à l'énergie solaire. Globalement, l'énergie solaire serait optimisée par une orientation nord-sud des logements et de grandes ouvertures au sud afin de favoriser l'apport du solaire passif. Il s'agirait de bénéficier du maximum d'avantages grâce à l'éclairage solaire. Ainsi, les bâtiments seraient construits de façon à avoir une consommation d'énergie faible,

voire passive, reléguant le chauffage individuel à un simple rôle d'appoint.

Pour les constructions, des matériaux écologiques de type BBC seraient utilisés, favorisant l'écoconstruction. De plus, il serait intéressant de favoriser les filières locales du bâtiment pour appuyer le développement économique local.

L'aménagement du quartier serait fait de façon à optimiser l'usage de l'espace. La ZAC du Malessard tient lieu de comparaison, puisqu'elle prévoit une densité de moins de 15 log/ha avec des bâtiments principalement de type pavillonnaire, c'est-à-dire en R+1, alors que le quartier de la gare prévoirait une densité de 40 log/ha et une hauteur maximum de R+2.

Les écoquartiers supposent la mise en place de systèmes de déplacement propre (transport en commun, transport doux) et une réduction des distances. Cet aspect a été étudié en phase de diagnostic, où ont été expliqués les avantages de l'intermodalité.

La complémentarité des transports y serait alors facilitée et les modes doux mis en exergue grâce à ce quartier au sein duquel les piétons seraient majoritaires.

Préoccupations économiques

Un quartier durable doit être représentatif de la commune. La proximité du quartier avec la gare permet une visibilité idéale depuis le train, créant ainsi une entrée de ville en pleine évolution.

La création d'emplois et de services et la valorisation des filières locales doivent permettre un développement de l'économie locale.

Au sein du quartier gare, la mixité fonctionnelle permettrait l'installation de commerces et services de proximité mais aussi de bureaux. En effet, l'idée serait de créer une commune offrant des locaux de bureaux située idéalement à seulement 30 min de Nantes et ainsi entraîner son attractivité. De plus, la valorisation des filières locales serait assurée grâce à une maîtrise des baux commerciaux par la commune.

D. Vers un quartier durable

Enfin, le marché de l'aménagement du quartier serait attribué selon des critères environnementaux et sociaux et l'accent serait mis sur la construction des bâtiments par des entreprises et des matériaux locaux.

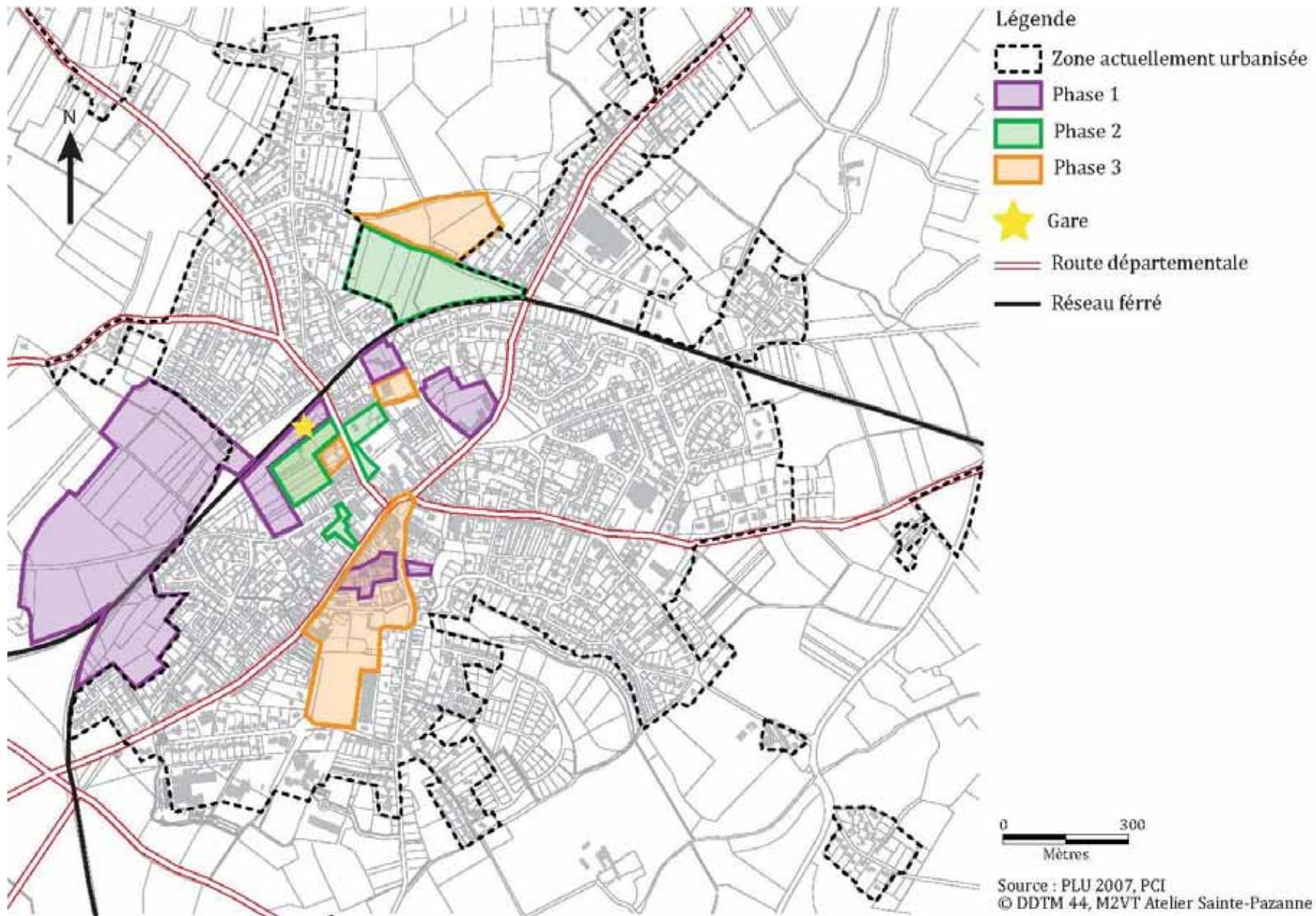
L'écoquartier doit aussi prendre en compte les besoins en logements, en accueil d'activités, équipements et de services de la commune mais aussi de l'intercommunalité. Il doit donc être intégré à la ville. C'est ce qui a été matérialisé dans le projet urbain par la construction de logements en phase selon le nombre de logements nécessaires à la réalisation du scénario. Le nombre de logements sociaux et de primo-accédants à la propriété rééquilibrerait aussi le faible nombre qui existe actuellement sur la commune. De plus, les équipements ont été réfléchis en fonction des manques sur la commune et sur l'intercommunalité, c'est le cas notamment du pôle médico-social et du cinéma. Enfin, afin d'assurer la continuité du quartier avec le reste de la commune, un maillage de liaisons douces efficaces seraient mis en place.

PROJET URBAIN

- A. Scénarios
- B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire
- C. Le quartier gare, un territoire en projet
- D. Vers un quartier durable
- E. Le phasage du projet**
- F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

E. Le phasage du projet

Phasage à l'échelle communale



E. Le phasage du projet

Phasage à l'échelle du secteur gare



E. Le phasage du projet

Le projet est divisé en trois phases selon les opportunités foncières, la priorité des aménagements et le nombre de logements nécessaires à la réalisation du scénario 2, c'est-à-dire en comptant une densité moyenne de 40 logements par hectare. Le phasage permettrait aussi au projet de s'adapter au développement de la commune et à l'évolution de la demande en produits logements et en bureaux.

- La **première phase** correspond aux aménagements qui devraient être réalisés d'ici 10 ans.

Elle s'appuie sur l'opportunité foncière liée à la démolition prochaine d'une partie de la scierie (janvier 2012). Une première partie des habitats intermédiaires à l'extrémité ouest, située dans la serre habitée, serait alors construite sur ce site afin de proposer à la commune une offre complémentaire en produits logement. Aussi, afin de révéler l'importance de la gare, son désenclavement doit être une priorité. Le parvis serait alors aménagé, mettant ainsi en valeur la gare tout en hiérarchisant la place du piéton et celle de la voiture. Des commerces et des bureaux seraient implantés à proximité du parvis pour

favoriser un dynamisme économique autour de la gare. Un parking en surface longerait la voie ferrée.

Une partie du bâtiment d'EDF serait aussi réhabilitée afin d'héberger un centre médical.

Enfin, compte tenu de l'avancée des ZAC du Malessard et multisites, nous considérons qu'elles seraient achevées au cours de la première phase.

- En **deuxième phase**, soit à l'échelle de 10 à 15 ans, il est possible d'envisager le déménagement du magasin Terrena dans une zone d'activité de la commune, libérant alors la parcelle pour y construire le cinéma, l'hôtel et quelques logements et achever l'accès à la gare.

De plus, le désenclavement du parc de l'actuel centre social pourrait être envisagé dans un même temps afin de générer une continuité de l'espace public.

Le deuxième îlot de logements, correspondant aux jardins habités, pourrait aussi être aménagé en fonction de la demande. Il s'agirait de proposer de l'habitat intermédiaire mais aussi des maisons de ville.

La crèche serait aussi intégrée dans cette phase pour répondre à la demande des nouveaux habitants. Sur le parking en surface seraient construits des bureaux et un parking silo dans l'hypothèse où une demande en activité tertiaire supplémentaire serait identifiée par l'occupation des bureaux prévus en phase 1.

Parallèlement à l'aménagement du site de la gare, une requalification des espaces publics centraux serait envisagée afin de revaloriser et redynamiser l'ensemble du centre-bourg. Ainsi, la mairie pourrait être mise en valeur par l'aménagement de ses abords et notamment par le traitement paysager de ses parkings.

Enfin, une partie de la zone au nord de la voie ferrée pourrait être urbanisée pour répondre à la demande en logements et proposer une offre diversifiée alternative aux opérations de renouvellement urbain intégrant la mixité sociale.

- La **troisième phase**, de 15 à 20 ans, accueillerait les dernières constructions sur la ZAC gare-cœur de ville. Celles-ci seraient situées le long de l'avenue du général de Gaulle et permettraient

E. Le phasage du projet

d'assurer une continuité commerciale depuis l'esplanade jusqu'à la place de Retz. Le petit collectif serait aussi construit à ce moment de l'opération.

La croissance démographique et le besoin de concentrer les différents services médico-sociaux pour créer une synergie justifieraient l'installation du pôle médico-social. Le centre social serait alors déplacé et remplacé par un équipement public structurant, telle qu'une médiathèque. Le réaménagement du site EDF pourrait alors être achevé. En effet, le développement de la commune justifierait l'installation de bureaux et de logements supplémentaires.

La construction de la deuxième partie de la zone au nord de la voie ferrée offrirait le complément en logements nécessaire. En parallèle, le centre-bourg pourrait être densifié au niveau de la ZAC multisites étendue.

Enfin, dans l'idée d'une ville plus durable, la piétonisation de la place de Retz et de la rue du Tenu pourrait être envisagée ainsi que celles de la place de l'abbé Portier et de l'allée de la cure afin de créer une continuité piétonne en centre-bourg.

Construction des logements nécessaires par phase

	Nombre de logements	2011-2020	2020-2025	2025-2030
Construction de logements nécessaires	Scenario	610	300	340
phase 1	ZAC du Malessard	377		
	ZAC multisites cimetièrè	72		
	ZAC multisites centre-bourg	65		
	Serre habitée	96		
phase 2	Jardins habités		79	
	Avenue du g. de Gaulle		6	
	Mairie		4	
	Nord voie ferrée		211	
phase 3	Avenue du g. de Gaulle			35
	Site EDF			20
	Nord voie ferrée			95
	ZAC multisites centre-bourg élargie			190

PROJET URBAIN

1. Choix de l'opération
2. Création de la ZAC
3. Effets
4. Réalisation
5. Exécution

A. Scénarios

B. Une application cohérente du projet à l'échelle du territoire

C. Le quartier gare, un territoire en projet

D. Vers un quartier durable

E. Le phasage du projet

F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

F. La mise en place juridique de la ZAC gare-cœur de ville

1. Choix de l'opération d'aménagement

Il est nécessaire de penser au montage opérationnel du projet.

Une opération d'aménagement est le fait d'acquérir le sol, d'équiper les terrains et de vendre des terrains viabilisés ou des droits à bâtir. Elle répond aux objectifs de l'article L300-1 du code de l'urbanisme (CU) : *« mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder le patrimoine bâti et les espaces naturels. »*

Le projet présenté est issu d'une réflexion globale de réaménagement du quartier gare en relation avec le centre-bourg. L'objectif poursuivi est donc de mettre en œuvre un projet urbain à l'échelle communale.

Il sera alors nécessaire de combiner les différentes interventions possibles sur le tissu urbain dans le cadre de cette opération d'aménagement. Compte tenu du caractère global du projet, le montage opérationnel doit permettre cette cohérence d'ensemble ; elle pourrait être rendue possible grâce à un aménageur unique qui coordonnerait l'intégralité de l'opération.

Il existe des opérations publiques d'aménagement et des opérations privées. Les deux principales opérations sont le lotissement, dont l'initiative est plutôt privée et la zone d'aménagement concerté, dont l'initiative est publique.

Conditions pour recourir à une ZAC :

L'objet de la ZAC doit être la réalisation de l'aménagement et l'équipement de terrains.

L'opération concernée doit être une opération d'aménagement et d'équipement au sens de L311-1 CU.

L'opération doit être réalisée en vue de céder ou de concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés les terrains que la collectivité ou l'aménageur a acquis ou acquerra.

Le recours à la procédure de ZAC est subordonné à la qualité de la personne qui prend l'opération. La ZAC est nécessairement une opération publique d'aménagement.

Conditions pour recourir à un lotissement : L442-1 CU

C'est une opération de division d'une ou plusieurs propriétés foncières. Il faut un rapport de proximité considérable, il ne peut donc pas y avoir de lotissements multisites, contrairement à la ZAC.

1. Choix de l'opération d'aménagement

La division peut être en propriété ou en jouissance.

L'opération de division doit être faite en vue de l'implantation de bâtiment.

Les constructions doivent être faites sur une période de moins de 10 ans.

Outre la différence de l'initiative publique ou privée, la 2^{ème} distinction est que le lotissement nécessite une acquisition totale du foncier avant la demande de création tandis que dans le cadre d'une ZAC, il est possible de maîtriser partiellement le foncier.

De plus, pour revendre un terrain dans un lotissement, il faut nécessairement achever les travaux, contrairement aux terrains en ZAC.

Enfin, la totalité des constructions doivent être entreprises sur 10 ans pour le lotissement. La ZAC, quant à elle, peut être découpée en tranches, ce qui permet un étalement dans le temps du financement de l'opération.

Compte tenu du fait que le projet urbain qui serait envisagé au secteur de la gare de Sainte-Pazanne est commandé par la DDTM44 et qu'il serait ensuite mis en place par la mairie, il serait donc d'initiative publique. De plus, l'initiative publique est nécessaire afin d'assurer une cohérence avec l'aménagement de la commune dans son ensemble.

En outre, le projet urbain serait divisé en trois tranches compte tenu de l'importance des travaux à entreprendre. La dernière tranche interviendrait à échéance de 20 ans. Or, les constructions prévues pour un lotissement doivent s'étaler sur une période de 10 ans maximum.

Enfin, la zone d'aménagement envisagée étant importante, tous les terrains ne seraient sans doute pas acquis avant la décision de création, ce que permet la ZAC et non le lotissement.

Il paraît donc impératif que le projet urbain soit concrétisé grâce à la mise en place d'une ZAC.

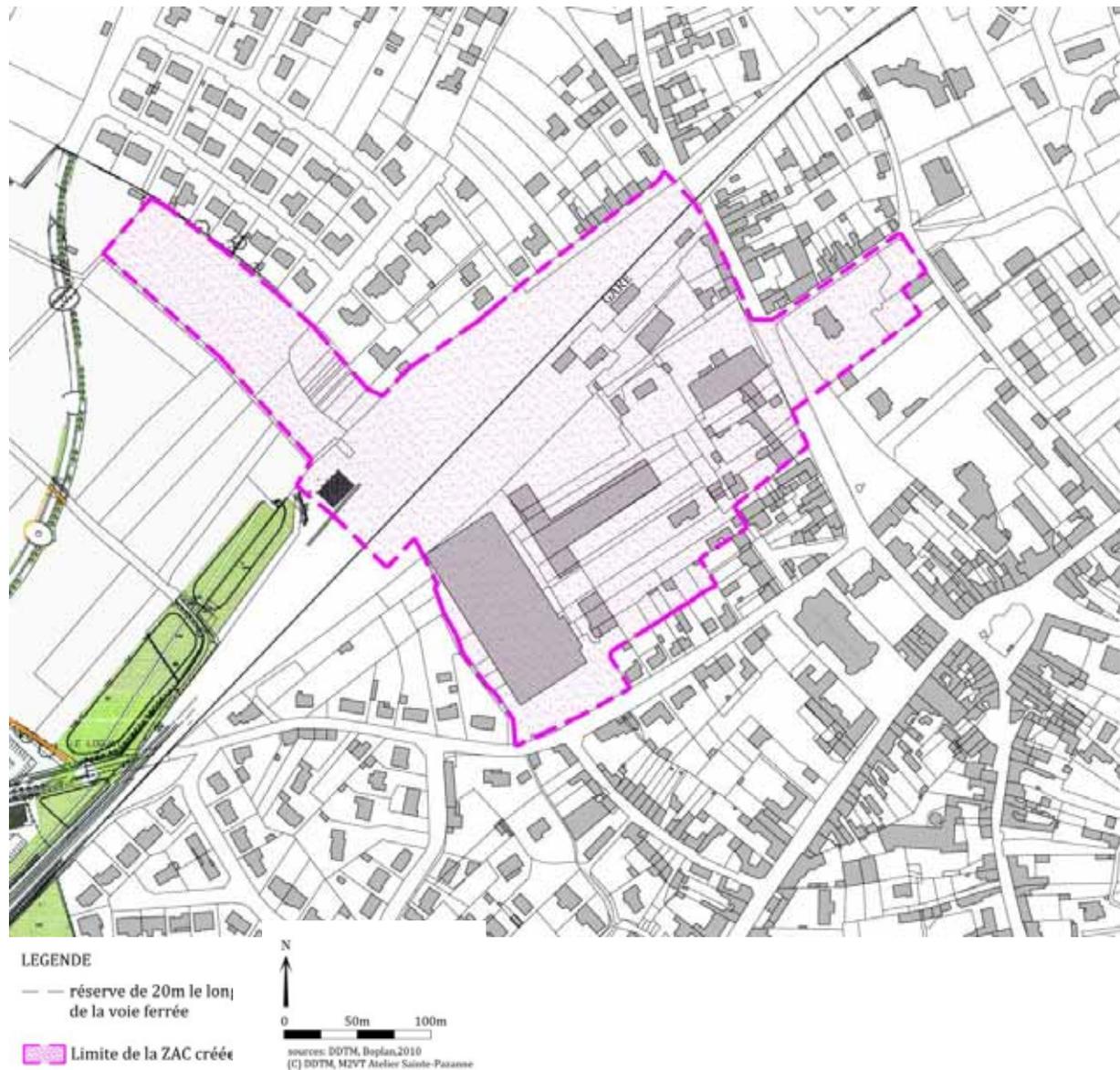
2. Création de la ZAC

La définition du périmètre de ZAC doit être compatible avec le PLU et le SCOT en vigueur sur la commune. Sainte-Pazanne est soumise au PLU du 23 janvier 2007 (modifié le 8 juillet 2008) et fait partie du SCOT du Pays de Retz en cours de définition.

Concernant le SCOT, celui-ci prévoit notamment que les pôles d'équilibre, tels que Sainte-Pazanne, doivent :

- « être reliés au réseau ferré ou aux réseaux majeurs de transports collectifs, et constituer le lieu privilégié pour le développement des pôles multimodaux
- accueillir une offre d'habitat diversifiée, notamment en termes de locatif, d'accession à la propriété et d'habitat social
- accueillir des équipements d'influence intercommunale
- être des lieux privilégiés pour le développement d'une économie tournée vers l'entreprise

Périmètre de la ZAC gare-cœur de ville



2. Création de la ZAC

– *promouvoir des formes urbaines innovantes conjuguant, dans le cadre d'un projet urbain de polarité, accueil de population, mixité des fonctions, optimisation des espaces, valorisation des espaces publics, intégration de la nature en ville, accessibilité aux modes doux, économies d'énergie.* »

Le projet a été élaboré en compatibilité avec ces principes.

Au regard du PADD du PLU, le projet est compatible puisque celui-ci prévoit notamment « *la maîtrise du développement démographique et urbain, un équilibre social, le maintien et l'accueil d'activités, la protection et la mise en valeur le patrimoine, la prise en compte de la politique locale de transport et de déplacement* ».

Concernant le règlement du PLU, il devra être révisé en fonction du zonage de la ZAC avant la décision de réalisation, pour que le projet puisse être mis en œuvre. Ce nouveau zonage devra être compatible avec le SCOT.

Le périmètre proposé a donc été déterminé en fonction des emprises foncières disponibles à diverses échéances et des parcelles supplémentaires qui permettraient de mettre en place un projet urbain cohérent avec les orientations établies.

Il aurait aussi pu être intéressant de créer une ZAC unique avec la ZAC du Malessard, compte tenu des enjeux qui se créent entre ces deux territoires. Cependant, l'état d'avancement de la ZAC du Malessard rend cette solution impossible. Néanmoins, cette dernière devra faire l'objet d'une modification car le bassin d'orage compris dans son périmètre actuel, fait partie intégrante du concept même du projet d'aménagement proposé autour de la gare.

La ZAC relative au projet pourrait s'appeler la ZAC gare-cœur de ville dans l'idée de recréer une centralité dans la commune autour de la gare.

Contenu de la décision de création:

- Un programme prévisionnel global des constructions : même s'il s'agit d'un programme prévisionnel, il ne doit pas être trop modifié par la suite, pour qu'il n'y ait pas de remise en cause de la procédure.
- Le régime applicable au regard de la taxe locale d'équipement, devenue taxe d'aménagement.

Le conseil municipal devra délibérer les questions relatives aux objectifs poursuivis et aux modalités de la **concertation**.

3. Effets de la ZAC

- Il y a un sursis à statuer sur l'instruction des permis de construire sur la zone.
- La division parcellaire primaire, réalisée par l'aménageur, n'est pas soumise à autorisation préalable.
- L'exercice du droit de délaissement : les propriétaires des terrains situés dans la ZAC sont en droit de mettre la collectivité qui a pris l'initiative de la ZAC en demeure de bien vouloir acquérir le terrain. Cet effet est très important car la collectivité doit veiller à bien étudier le périmètre de la ZAC afin de mesurer si elle a les moyens de faire face à toutes les mises en demeure d'acquérir. En effet, il est possible que tous les propriétaires exercent ce droit en même temps. Cependant, dans le cadre de la ZAC gare-cœur de ville, seule une dizaine de propriétaires est concernée ; le risque n'est donc pas si important. Au contraire, c'est une des possibilités qui s'offre à la commune pour acquérir le foncier (les autres seront développées par la suite).
- La gestion de la densité à l'intérieur de la zone par le COS : le cahier des charges de cession de terrain indique la surface constructible sur le terrain.
- Au regard de la loi MOP de 2005, on peut déroger à l'obligation de maîtrise d'ouvrage public dans le cas de la réalisation des ouvrages d'infrastructure.
- La ZAC n'est pas un acte réglementaire, il n'y a donc pas de droit acquis à construire ; les permis de construire ne sont donc pas acquis. De plus, l'exception d'illégalité n'est soulevable que pendant 2 mois (c'est-à-dire le délai du recours d'excès de pouvoir), contrairement aux actes réglementaires, dont l'exception d'illégalité est perpétuelle. La ZAC ne serait donc contestable que pendant 2 mois, y compris par l'exception d'illégalité, ce qui favorise la sécurité juridique du projet.
- La ZAC peut être exclue du champ d'application de la taxe locale d'équipement (TLE) remplacée par la taxe

d'aménagement (TA) par la loi de finance rectificative du 29 décembre 2010 :

La TLE est actuellement appliquée dans la commune de Sainte-Pazanne, et la taxe d'aménagement est instituée de plein droit dans les communes dotées d'un plan local d'urbanisme (L331-2 CU).

Conformément au principe de non-cumul des taxes et participations d'urbanisme de l'article L.331-7 du code de l'urbanisme, « *les constructions et aménagements réalisés dans les zones d'aménagement concerté sont exonérés lorsque le coût des équipements publics a été mis à la charge des constructeurs ou des aménageurs* ». Afin d'être exonérée, la zone doit être équipée au minimum par les constructeurs ou aménageurs. Il s'agit au minimum des voiries internes à la zone et réseaux, des espaces collectifs (espaces verts, aires de jeux et promenades) correspondant aux besoins exclusifs des habitants de la zone et les aires de stationnement correspondant aux seuls besoins des habitants ou usagers de la zone.

3. Effets de la ZAC

Concernant la ZAC gare-cœur de ville de Sainte-Pazanne, ces équipements publics pourraient être pris en charge par l'aménageur. De plus, les équipements de superstructure, telle que la crèche pourrait aussi être financée. Cependant, les principes de proportionnalité et de nécessité exigent que soit seulement mis à la charge de l'aménageur, le coût des équipements à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants.

Il faut rappeler que le programme d'aménagement d'ensemble (PAE) est une participation qui a été supprimée par la loi de finance rectificative pour 2010 du 29 décembre 2010. C'était un dispositif de participation des constructeurs au financement, en tout ou partie, d'un programme d'équipements publics qu'une commune, ou un EPCI, s'engageait à réaliser, dans un secteur déterminé, pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier de ce secteur. Son objet était purement financier.

De plus, le projet urbain partenarial (PUP) est un mécanisme de participation auquel les collectivités peuvent avoir recours pour des opérations ponctuelles réalisées en dehors de ZAC. Ce contrat pourrait donc être intéressant pour les opérations annexes au projet exclues du périmètre de ZAC, telles que le site EDF, la zone au nord de la voie ferrée, etc. Il est utilisé lorsque, des personnes surtout privées qui ont la maîtrise du foncier, veulent réaliser une opération d'aménagement qui implique la réalisation d'équipements que la collectivité ne veut pas financer. Dès lors, la collectivité peut exclure cette opération du champ d'application de la TLE et des taxes forfaitaires et décider que le constructeur pourra réaliser son opération en acquittant le coût réel des équipements. Il ne peut concerner que des territoires dotés de documents d'urbanisme et il ne peut être instauré que sur des terrains situés en zones urbaines ou à urbaniser.

4. Réalisation de la ZAC

Une fois la ZAC créée, elle doit être réalisée. Tout d'abord, la réglementation d'urbanisme doit être modifiée ou révisée afin que la ZAC soit compatible avec elle.

En l'espèce, le périmètre de la ZAC est divisé en différentes zones :

- La scierie est en zone Uf, c'est-à-dire en « zone d'activités économiques réservée aux constructions à usage d'industrie, de service, d'artisanat et de commerce ».

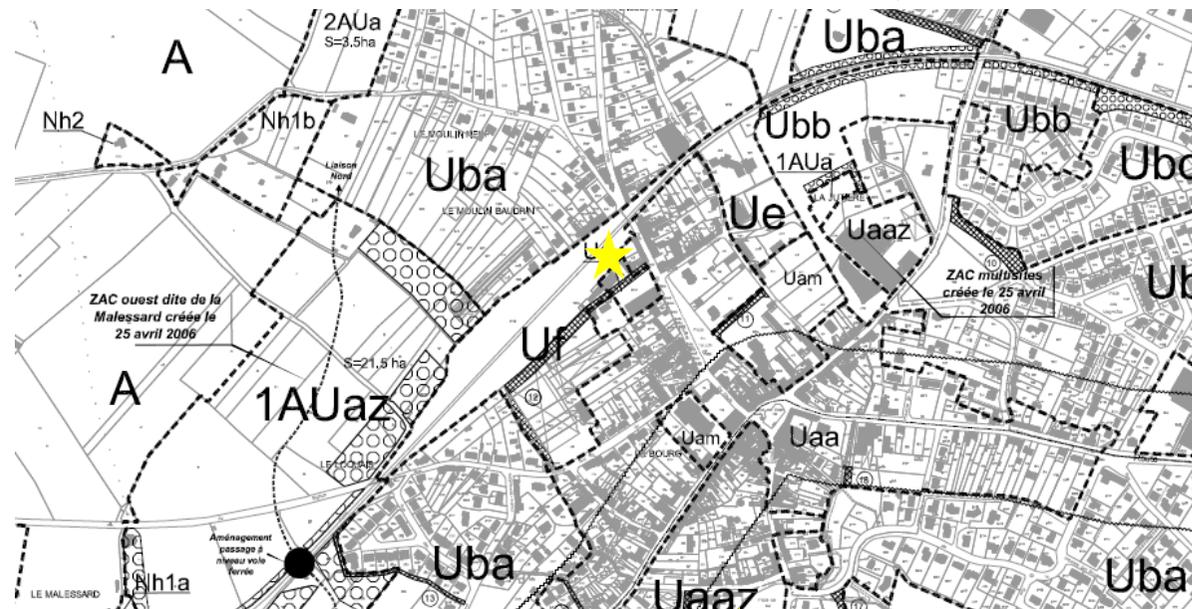
- La parcelle de Terrena est en zone Ue, c'est-à-dire en « zone d'activités économiques légères réservée aux constructions à usage de service, d'artisanat et de commerce ».

- Les habitations sont en zone Uaa, c'est-à-dire en « zone déjà urbanisée, à caractère central d'habitat dense, de services et d'activités urbaines où les constructions sont généralement édifiées en ordre continu ».

Le projet urbain étant une zone d'habitat dense, de services et d'activités urbaines, les zones devraient donc être requalifiées en zone Ua. Néanmoins, les dispositions générales de cette zone ne correspondent pas tout à fait au projet. Il sera donc nécessaire de créer un sous-secteur dont les règles seraient déterminées en fonction

des caractéristiques durables et urbanistiques que le projet implique. Il s'agit par exemple de l'adaptation du nombre de places de stationnement. En effet, le règlement prévoit deux places par logement (exceptés pour les studios et T1) cependant, le projet ayant pour objectif de répondre à des objectifs environnementaux, il paraît essentiel de limiter au maximum la place de la voiture. Le nombre de stationnements devrait donc être réduit à environ une place par logement.

Zones du PLU



Extrait du plan de zonage du PLU

★ gare

Contenu du dossier de réalisation :

- Un projet de programme des équipements publics, qui définit notamment la maîtrise d'ouvrage pour chacun des équipements.
- Un projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone ; le programme doit avoir été affiné depuis le dossier de création.
- Des modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement échelonnées dans le temps : les dépenses et les recettes. Cela comprend le coût d'acquisition, les études, diverses prestations, les subventions, les recettes de commercialisation, etc.

5. Exécution de la ZAC

Selon l'article R311-6 CU, la commune peut réaliser elle-même la ZAC en régie. Toutefois, elle fait appel à des prestataires de services et à des marchés publics de travaux. Elle peut aussi confier la réalisation de la zone à un aménageur, au terme d'une concession d'aménagement, dont les conditions sont définies par les articles L300-4 et L300-5 CU.

Dans le cadre de la ZAC gare-cœur de ville, la maîtrise d'ouvrage pourrait être assurée par la commune de Sainte-Pazanne. Cependant, la mairie ne disposant pas des moyens humains suffisants pour exercer seule ce rôle, elle serait sans doute amenée à contracter avec un aménageur public ou privé une concession d'aménagement, comme elle l'a fait pour la ZAC du Malessard et la ZAC multisites. La commune a contracté une concession d'aménagement avec Ataraxia et Nexity foncier conseil pour la première et la SELA pour la deuxième.

La concession d'aménagement permet de déléguer à l'aménageur « *la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements concourant à l'opération prévue dans la concession ainsi que la réalisation des études*

et de toute mission nécessaire à leur exécution ».

La commune devra organiser une procédure d'appel d'offre afin de déterminer l'aménageur concessionnaire. L'aménageur devra ensuite acquérir le terrain, l'équiper et le commercialiser.

Acquisition du foncier

Par le biais de la concession, la collectivité peut déléguer à l'aménageur l'acquisition du foncier. Une dizaine de maisons serait concernée par le projet ainsi que la scierie et Terrena.

Plan d'acquisition des parcelles par phase

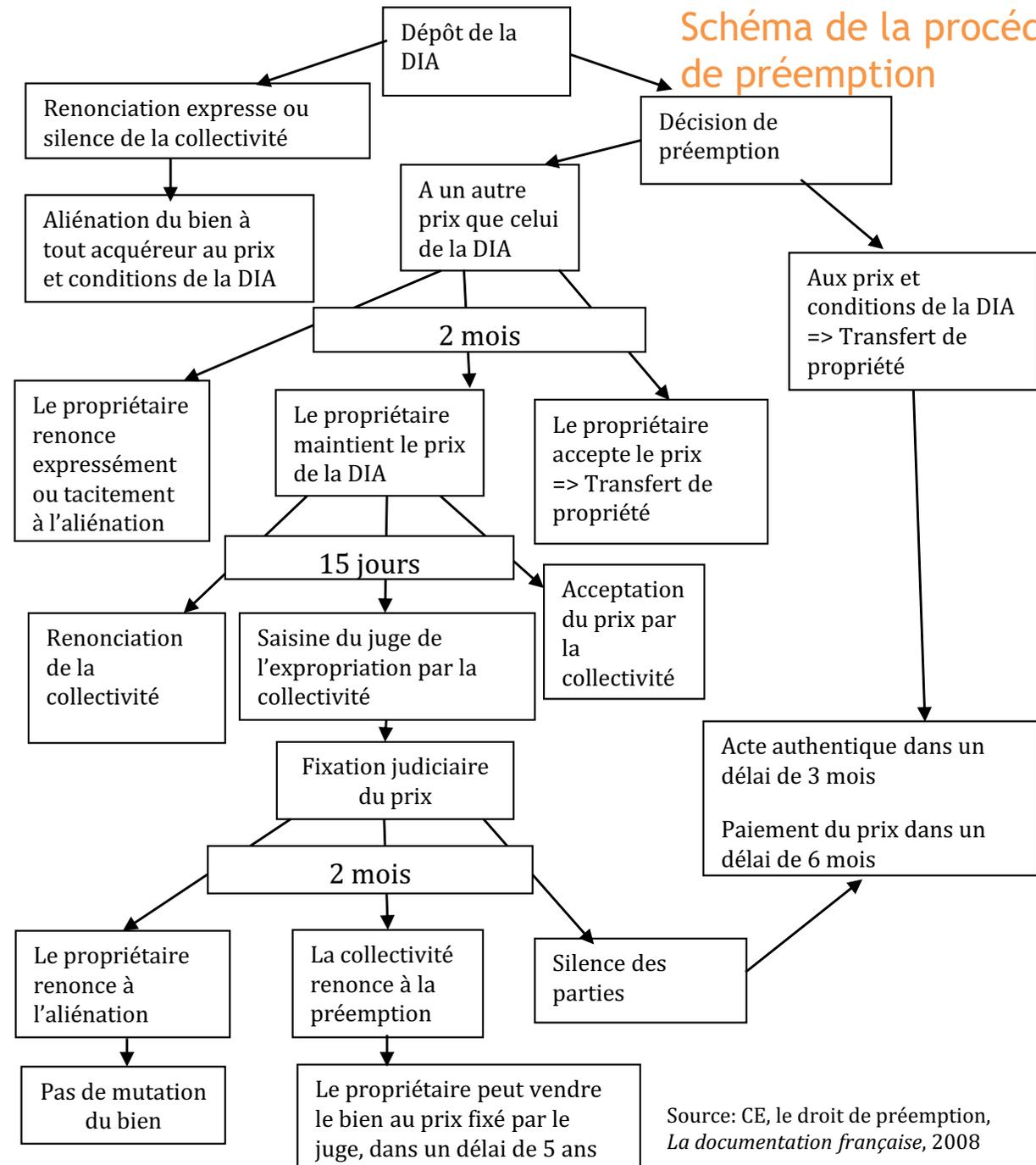


5. Exécution de la ZAC

Le centre social et le bassin d'orage appartenant déjà à la commune, l'aménageur n'aurait pas à les acquérir. De plus, l'aménageur n'aurait pas l'obligation d'acquérir la totalité du foncier contenu dans le périmètre, et notamment l'emprise des voies ferrées appartenant à RFF. Il faudrait donc prévoir une négociation avec eux afin de construire la passerelle végétalisée. La ZAC s'étend sur une surface de 8,7 ha mais l'aménageur ne devrait donc avoir à acquérir que 4,7ha de terrains.

Il existe plusieurs manières d'acquérir le foncier des propriétaires qui n'auraient pas exercé leur droit de délaissement :

- **La négociation amiable** pourraient être facilement envisageable pour les propriétaires en cessation d'activité ou disposés à être relogés comme c'est le cas pour la scierie, Terrena et probablement quelques particuliers souhaitant déménager ou se défaire de leur biens. Cependant, si la scierie cessait son activité ou déménageait avant la négociation, l'aménageur pourrait exercer son droit de préemption.



5. Exécution de la ZAC

▪ **Le droit de préemption urbain** (DPU) est une procédure décentralisée aux mains de la commune (ou de l'aménageur par délégation) pour réaliser des opérations d'aménagement au sens de l'article L300-1. Ce droit ne peut être institué que sur les territoires des communes qui disposent d'un document de planification et seulement sur les zones U et AU.

Le droit de préemption urbain peut être institué sur l'ensemble des zones U et AU, ce qui a d'ailleurs été prévu par la commune de Sainte-Pazanne, dans son article 3.8 du règlement du PLU modifié du 8 juillet 2008. En conséquence, chaque fois que les propriétaires vendent un bien qui est dans le périmètre du DPU, une déclaration d'intention d'aliéner (DIA) est envoyée à la commune qui décide alors de préempter ou non (délibération du conseil municipal sauf délégation). La décision de préempter doit alors être motivée par des motifs d'intérêt général (L210-1 et L300-1) et doit reposer sur l'existence d'un projet réel (CE, arrêt Meung-sur-Loire, mars 2008).

L'exercice du droit de préemption doit être fait dans un délai de deux mois à partir de la réception de la DIA.

Ainsi, si les propriétaires des pavillons souhaitent vendre, l'aménageur pourra préempter avant qu'ils cèdent leur bien à quelqu'un d'autre.

En dernier recours, si les propriétaires ne veulent pas partir d'eux-mêmes, la commune ou l'aménageur devra exproprier.

▪ **L'expropriation** est la procédure par laquelle une personne morale de droit public (qui peut déléguer grâce à la concession d'aménagement) impose à un propriétaire la cession d'un bien immobilier ou un droit réel immobilier dans un but d'utilité publique, moyennant une juste et préalable indemnité.

Cependant la procédure d'expropriation et la procédure de ZAC sont indépendantes. L'utilité publique nécessaire pour qu'il y ait un recours à l'expropriation correspond à un intérêt général d'une certaine intensité. Il peut y avoir une ZAC légale mais non d'utilité publique car son intérêt général

n'est pas suffisant pour justifier la procédure d'expropriation. L'intérêt général est un intérêt commun. L'arrêt « Ville Nouvelle Est » du 28 mai 1971 du Conseil d'Etat a déterminé qu'il est apprécié au regard d'un ensemble d'éléments extérieurs : degré d'atteinte à la propriété privée, coûts financiers, inconvénients d'ordre social. Sont comparés les avantages et les inconvénients du projet, qui ne peut être déclaré d'utilité publique que si les premiers l'emportent sur les seconds.

En l'espèce, l'intérêt général du projet est le développement de la gare et de la commune, grâce notamment à l'installation d'équipements structurants, y compris pour la communauté de communes. Grâce à ce projet, la commune conforterait son rôle de pôle structurant inscrit dans le SCOT.

Une dizaine de maisons devraient être démolies ; néanmoins, environ 200 logements seraient construits en contrepartie. L'utilité publique pourrait donc être reconnue et l'expropriation alors envisagée pour les propriétaires qui ne partiront pas d'eux-mêmes.

5. Exécution de la ZAC

Travaux d'équipements

Quand l'aménageur est titulaire d'une concession d'aménagement, le projet prévoit qui est le maître d'ouvrage de chaque équipement. Quand c'est l'aménageur, la question est de savoir comment il doit procéder pour conclure les contrats de maîtrise d'œuvre pour la réalisation de ces équipements. Si l'aménageur est une personne publique soumise au code des marchés publics, il doit alors appliquer le code ; si c'est un pouvoir adjudicateur il applique l'ordonnance de 2005. Dans les autres cas, si c'est une personne privée, il faudra appliquer les procédures prévues par R311-1, -2 du code de l'urbanisme.

Pour rappel, pour le financement des équipements, dans les ZAC exclues du champ de la TLE-TA, c'est l'aménageur qui finance dans un premier temps la réalisation de ces équipements. Il répercute ensuite le coût de ce financement sur les constructeurs c'est-à-dire soit sur les acquéreurs de terrains situés dans la zone soit sur les propriétaires de ces terrains au moyen de convention de participation (L311-4 CU).

Il arrive souvent que l'aménageur cède un terrain à un constructeur et mette comme condition dans le contrat l'obligation de réaliser un des équipements dont la maîtrise d'ouvrage lui incombe et de revendre ensuite pour 1€ symbolique en VEFA (vente en l'état futur d'achèvement) à la collectivité.

En ce qui concerne le projet de la ZAC gare-cœur de ville, si la commune délègue la maîtrise d'ouvrage de la crèche à l'aménageur, celui-ci pourra céder le terrain où sont situés les logements et la crèche à un constructeur en incluant une clause d'affectation et en prévoyant dans le contrat avec le constructeur qu'il cédera ensuite la crèche à la commune pour 1€ symbolique en VEFA.

Division du foncier

L'aménageur devra aussi s'occuper de la division du foncier.

Commercialisation du foncier

L'aménageur peut ensuite être amené à vendre, louer ou concéder les biens

immobiliers. Souvent, l'aménageur ne fait qu'aménager et vend ensuite les terrains aux constructeurs, ce sont alors eux qui commercialisent le foncier.

Relogement des personnes expropriées

Il peut être prévu par la convention que l'aménageur soit chargé de reloger les personnes expropriées. Dans le projet, certain propriétaire de pavillon risque de devoir être exproprié ; il pourrait alors leur être proposé un logement dans les habitats intermédiaires ou dans les maisons de ville qui sont des types d'habitat qui reprennent les avantages de l'habitat pavillonnaire tout en offrant une vie sociale plus importante.

Redynamisation des commerces

L'aménageur peut être missionné pour gérer la politique commerciale afin de redynamiser et diversifier l'offre commerciale. Concernant la ZAC gare-cœur de ville, l'idée serait d'installer des cafés-brasseries en terrasse, une boulangerie (ou un dépôt de pain), un point presse, et une pharmacie sur le parvis de la gare,

5. Exécution de la ZAC

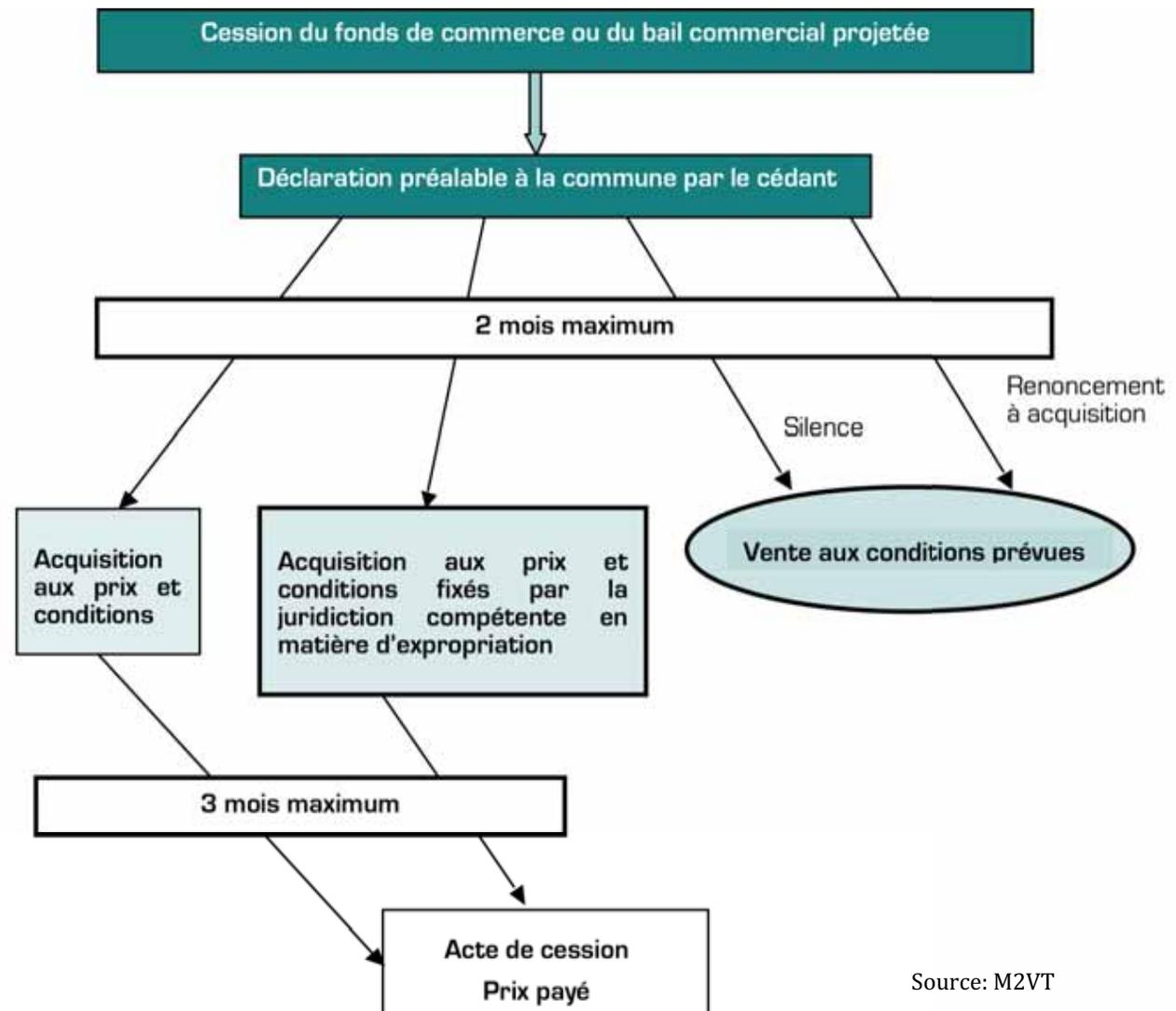
et un fleuriste, deux magasins de prêt-à-porter de petite enseigne de moyenne gamme, une épicerie sur l'avenue du général de Gaulle.

Jusqu'alors, afin de gérer cette répartition, l'action foncière conduite par voie de préemption en matière de commerce concernait seulement les « murs de locaux commerciaux » (droit de préemption renforcé) afin de mettre aux normes, restructurer et/ou recommercialiser le local.

La loi du 2 août 2005, précisée par le décret d'application n°2007-1827 du 26 décembre 2007 et par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008, a introduit la possibilité de compléter cette action par l'instauration d'un droit de préemption pour l'acquisition de fonds de commerce, de fonds artisanaux ou de baux commerciaux (L214-1 CU).

En outre, ce droit a été créé pour limiter l'extinction des commerces de proximité et lutter contre un processus de spécialisation des commerces en centre urbain.

Schéma de l'exercice du droit de préemption commercial



Source: M2VT

5. Exécution de la ZAC

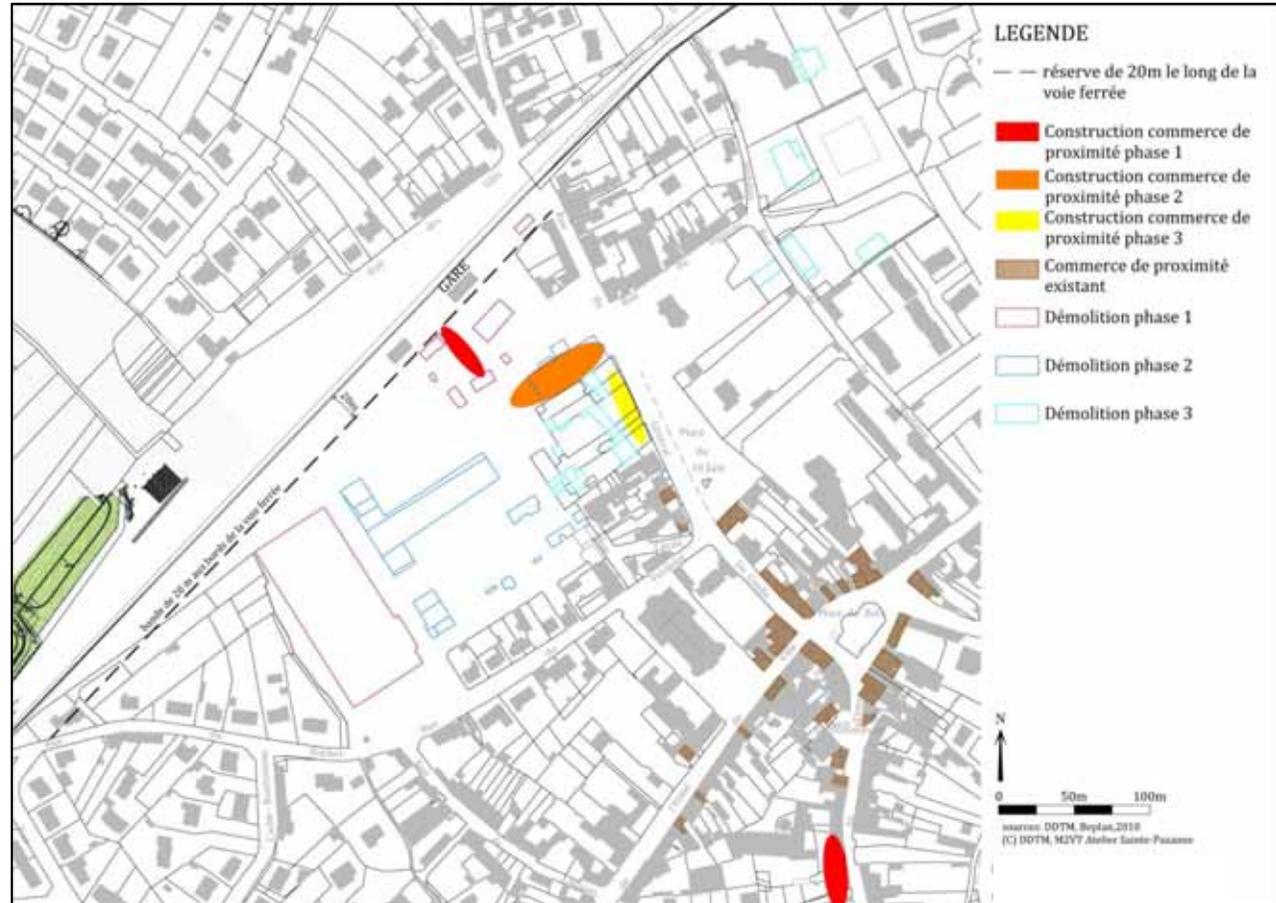
A Sainte-Pazanne, ce système de préservation des petits commerces est déjà engagé par la mairie.

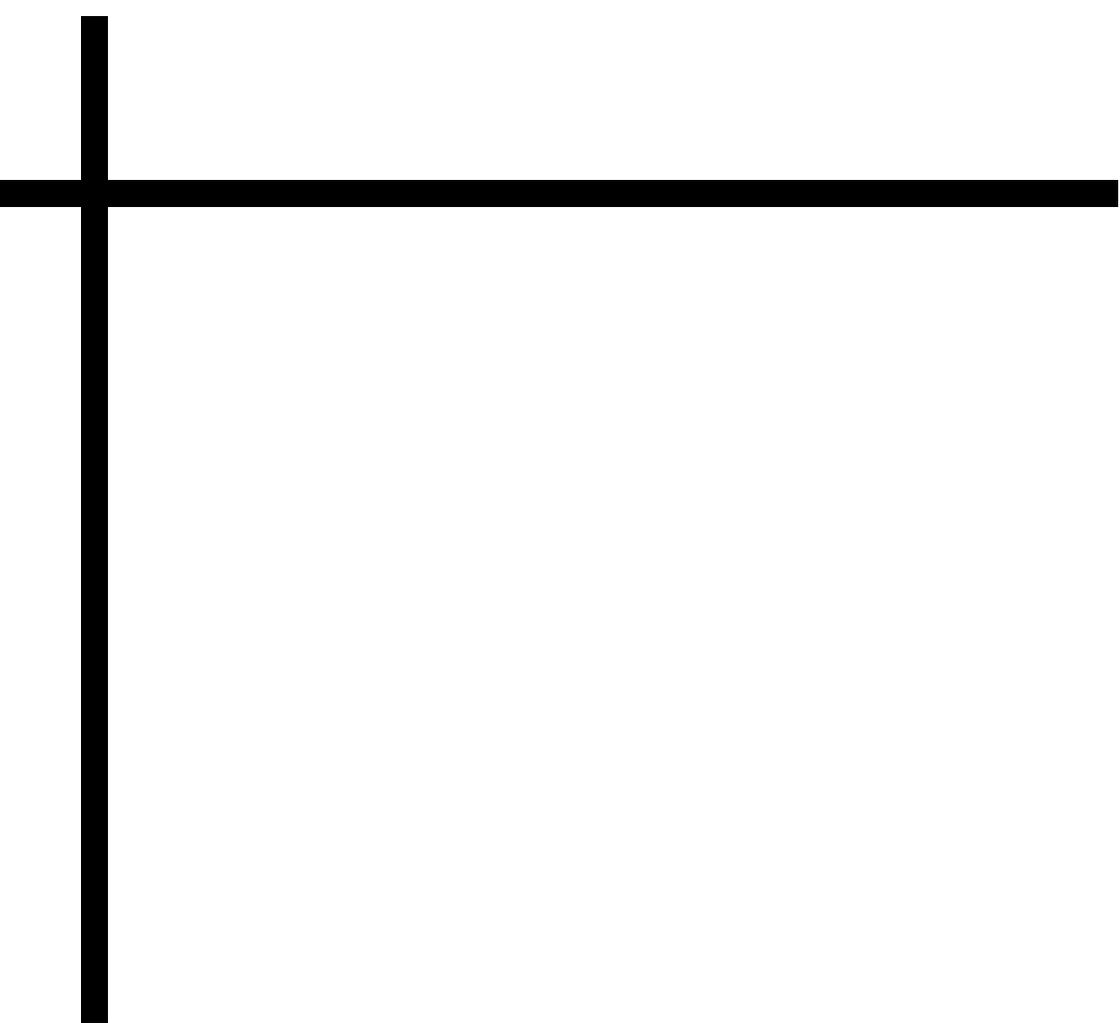
Ce droit de préemption s'exerce dans les mêmes conditions que le droit de préemption urbain.

La commune a l'obligation, dans un délai d'un an à compter de la prise d'effet de la cession, de rétrocéder le fonds ou le bail commercial à une entreprise immatriculée au registre du commerce et des sociétés, et ce, dans le respect des objectifs du périmètre concerné. En attendant de le revendre, elle peut faire de la location-gérance mais doit impérativement le revendre un an après l'achat. La commune doit élaborer un cahier des charges de cession.

En ce qui concerne la ZAC gare-cœur de ville, la commune pourrait donc acheter les locaux commerciaux dont les emplacements sont situés sur la carte ci-jointe, pour les revendre aux commerçants dont la destination aurait été prédéfinie.

Commerces à préempter





CONCLUSION



Conclusion

La phase 1 de diagnostic nous a permis de dégager les problématiques qui se posaient sur les sites d'étude. Les grandes orientations pour la commune et le secteur gare que nous voulions mettre en évidence au sein du projet urbain en phase 2 ont donc été développées.

Cette étude a fait nettement ressortir l'idée d'une nécessité de gérer les espaces disponibles à Sainte-Pazanne, étant donnée la situation de la commune dans son territoire. Un potentiel de développement urbain important a été observé.

De plus, l'importance de la croissance démographique accentue ce besoin. Par un travail d'observation et d'analyse, des sites stratégiques de développement ont été identifiés. Leur aménagement est indispensable en ce qu'il permettrait de coordonner l'aménagement de l'ensemble de la commune.

L'un des objectifs du projet, à savoir la recentralisation de l'urbanisation autour d'un cœur d'agglomération aurait également pour but de générer une dynamique urbaine renforçant la situation

de pôle structurant de Sainte-Pazanne.

De plus, cela permettrait, dans une perspective de développement durable, de limiter l'étalement urbain.

L'idée a donc été de proposer un aménagement durable, contemporain et en accord avec les débats actuels. Il faut prendre conscience que les propositions d'aménagement ne constituent qu'un des possibles répondant à ces grandes orientations et ne constitue en rien la seule solution possible.

Par exemple, nous avons voulu axer notre travail sur l'ancrage du projet dans l'existant mais il aurait pu en être autrement. C'est le parti que l'on a voulu prendre.

A travers cette démarche, l'équipe a voulu couvrir le plus de dimensions possibles du projet urbain. C'était l'objet de l'étude et de la commande que de concilier tous ces aspects.

La commande, formulée à l'origine par la DDTM, a dû être réappropriée par l'équipe et adaptée au travail universitaire attendu.

De plus, les attentes de l'équipe municipale ont également dû être entendues à travers des réunions à la mairie de Sainte-Pazanne. Il s'agissait alors d'une commande difficile à cerner, et évoluant au cours du temps et des réunions avec les acteurs. Globalement, cette expérience a permis de cerner la pluralité des acteurs en jeu dans l'aménagement urbain, et d'apprendre à travailler avec eux et à concilier toutes les volontés.

L'équipe du Master s'est fixée sur un travail appréhendant, en plus des grandes orientations d'aménagement, l'application du projet sur une parcelle spécifique. Cela a permis de générer des modélisations 3D et des images d'ambiance pour se rendre compte de la concrétisation des aménagements proposés. Cet aspect a été un choix commun des étudiantes et des enseignants, considérant qu'il serait effectivement pertinent pour la formation d'avoir ce type d'expérience en matière de projet urbain.

Conclusion

Le travail réalisé tout au long de l'année, autant pour la phase diagnostic que pour la phase projet, a permis aux étudiantes de se familiariser avec toutes les dimensions du travail en équipe. Une fois la commande bien identifiée, une dynamique de groupe s'est progressivement installée, permettant de mettre en commun les connaissances pluridisciplinaires de chacune.

Finalement, les propositions constituent avant tout un travail universitaire qui saura être considéré de cette façon par les acteurs de l'aménagement, autant au niveau communal que du territoire plus large. Il s'agit effectivement d'une façon d'envisager les possibilités d'aménagement à Sainte-Pazanne, en ouvrant la voie à différentes orientations.